



## Unterwegs

### Europäisch-ethnologische Perspektiven auf Mobilität

Universität Augsburg  
Europäische Ethnologie/Volkskunde



## Herausgeber

Prof. Dr. Günther Kronenbitter

## Redaktion und Layout

Roman Tischberger, M.A.; Katja Boser

## Titelbild

**links oben:** West German children applaud as an East German couple drive through Checkpoint Charlie, 14.11.1989. Quelle: <<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:DF-ST-91-01399.JPG>>.

**links unten:** Reisezeit am Münchner Hauptbahnhof, 1955. Quelle: Fotosammlung Erika Groth-Schmachtenberger, Universitätsbibliothek Augsburg.

**rechts:** Leichenzug Protestantischer Friedhof Augsburg, 18.05.2012. Quelle: Marlene Lippok.

## Anschrift der Redaktion

Europäische Ethnologie/Volkskunde

Universität Augsburg – Universitätsstraße 10 – 86135 Augsburg

Tel.: 0821/598-5482 – Fax: 0821/598-5501

E-mail: [volkskunde@phil.uni-augsburg.de](mailto:volkskunde@phil.uni-augsburg.de)

## Die Augsburger Volkskunde im Internet

<http://www.philhist.uni-augsburg.de/lehrstuehle/volkskunde/>

<http://www.facebook.com/Europäische-EthnologieVolkskunde-Uni-Augsburg-1622319891366304/>

## Druck

Verlag T. Lindemann – Stiftstraße 49 – 63075 Offenbach

ISSN 0948-4299

Die Augsburger Volkskundlichen Nachrichten erscheinen im Selbstverlag. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Datenträger sowie Fotos übernehmen die Redaktion bzw. der Herausgeber keinerlei Haftung. Die Zustimmung zum Abdruck wird vorausgesetzt. Eine Haftung für die Richtigkeit der Veröffentlichungen kann trotz sorgfältiger Prüfung der Redaktion des Herausgebers nicht übernommen werden. Die gewerbliche Nutzung ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers zulässig. Das Urheberrecht für veröffentlichte Manuskripte liegt ausschließlich beim Herausgeber. Nachdruck sowie Vervielfältigung, auch auszugsweise, oder sonstige Verwertung von Texten nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers. Namentlich gekennzeichnete Texte geben nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder.

<b>Vorwort</b>	5
<b>Aufsätze</b>	
<b>„Von der Zukunft schönerem Beginn“</b>	
Die Anfänge der Eisenbahn in Bayern und ihre Auswirkungen auf Mobilität	
<i>von Roman Tischberger, M.A.</i>	6
<b>Tote auf Reisen?</b>	
Mobilität und Transport von Leichen in Deutschland	
<i>von Marlene Lippok, B.A.</i>	36
<b>Reisen als Verstehensprozess –</b>	
Reiseberichte der Wende (1989–1991)	
<i>von Sabrina Anders, B.A.</i>	61
<b>First Steps – Studentische Publikationen</b>	
<b>Augsburg in den Reiseberichten des 16. Jahrhunderts</b>	
<i>von Maria Issinskaya, B.A.</i>	88
<b>Der deutsche Motorradtourist auf der Route 66</b>	
Mit der Harley-Davidson unterwegs auf den Spuren eines Mythos	
<i>von Teresa Grunwald, B.A.</i>	118

## **Ausstellungen**

### **Autos im Stillstand und Museum in Bewegung.**

#### **Das ‚museum mobile‘ im Audi Forum Ingolstadt**

*von Christoph Salzmann, M.A.*

136

### **Ausgestellte Auto-Mobilität.**

#### **Das Mercedes-Benz Museum**

*von Roman Tischberger, M.A.*

142

## Liebe Leserinnen, liebe Leser!

„Driving season“, so wird in den USA die Hauptreisezeit in den Sommermonaten genannt. Ganz selbstverständlich werden hier Fahren und Ferien zusammengedacht. In Europa ist das (etwas) weniger naheliegend, aber die modernen Formen der Mobilität haben auch hier das Reisen nachhaltig verändert und damit auch die Fragestellungen der Europäischen Ethnologie. Reiseberichte stellen schon lange wichtige ethnografische Quellen dar, aber die Reiseerfahrung und die Bedeutung der Mobilität sind in der volkswissenschaftlichen Forschung inzwischen auch über Wallfahrt und Walz hinaus zu deren Gegenstand geworden. Diese Ausgabe der AVN macht die Vielfalt kulturwissenschaftlicher Perspektiven auf Mobilität greifbar.

Roman Tischberger hat an der Entstehung der Ausstellung „Höchste Eisenbahn! Mobilität für alle?“ mitgewirkt, die 2015 im Schwäbischen Volkskundemuseum Oberschönenfeld zu sehen war. Er untersucht in diesem Heft der AVN die Bedeutung der Eisenbahn für die Mobilität am Beispiel Bayerns. Marlene Lippok wirft einen Blick auf ein kaum beachtetes Thema: Während die Redewendung vom Tod als der „letzten Reise“ vertraut klingt, wird doch nur selten genauer über Totentransporte und ihre Bedeutung nachgedacht. Als Verstehensprozess analysiert Sabrina Anders Reiseberichte in die (ehemalige) DDR aus den ersten Jahren nach der Wende. Maria Issinskaya gibt Einblick in das Bild der Reichsstadt Augsburg, wie es Reiseberichte der Frühen Neuzeit zeichnen, während sich Teresa Grunwald dem Mythos „Route 66“ widmet. Abschließend berichten Christoph Salzmann und Roman Tischberger von zwei Orten, an denen sich alles um Mobilität, vor allem um Auto-Mobilität, dreht und die zugleich PR-Projekte zweier Firmen sind: das „museum mobile“ im Audi Forum Ingolstadt und das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart.

Viel Vergnügen beim Streifzug durch die Themen und Thesen dieses Heftes wünscht Ihnen Ihr



## **„Von der Zukunft schönerem Beginn“ Die Anfänge der Eisenbahn in Bayern und ihre Auswirkungen auf Mobilität**

*von Roman Tischberger*

**Wir** sind mobil. Ob mit dem Auto, dem Smartphone oder in Berufs- und Bildungsperspektiven. Mobilität ist eine Konstante unseres täglichen Lebens. Ob eine Einkaufsfahrt in die Stadt, die Urlaubsreise am Wochenende oder transnationale Migrationsbewegungen, Beispiele für Praktiken des Mobilen finden sich nahezu überall. Dabei sei Mobilität hier als ein Potenzial räumlicher Beweglichkeit betrachtet, das auch einer historischen Entwicklung unterliegt – vor allem dann, wenn man auf die Fortbewegungsmittel, also gewissermaßen die Medien des Transfers, blickt.

Zunächst zeichnet sich schon der menschliche Körper durch eine gewisse Mobilität aus. Krabbelnd, robbend, sich ziehend und aufrecht gehend oder laufend: es sind vorrangig die Beine und Füße, die dem Menschen ein unabhängiges Fortkommen ermöglichen. Darüber hinaus erweitern technische Geräte, aber auch die Nutzung anderer Lebewesen die Bandbreite der Mobilität. So ist Reiten auf Tieren oder das Ziehen von Schleifen, Karren oder Wagen letztlich eine differenziertere Variante, in der der Mensch fortbewegen ‚lässt‘. Dabei kommt es zunächst nicht darauf an, ob ein lebendes Hilfsmittel wie ein Pferd oder ein technisches wie ein Karren den Transport vereinfacht. Das Entscheidende an dieser Art von Mobilität ist die Kombination einer aktiven, fortbewegenden Komponente und einer passiven, die fortbewegt wird. Eine solche (Tier-)Technik-Mensch-Mobilität erhöht einerseits die Bequemlichkeit der Distanzüberwindung als auch die Effizienz in Geschwindigkeit, Reichweite oder Transportvolumen.

Im Lauf der Jahrhunderte hat sich die Art und Weise wie wir mobil sind, radikal geändert. Das Augenfälligste ist die zunehmende Nutzung eines technischen anstelle eines muskulär-körperlichen Antriebs und die damit historisch neuen Möglichkeiten der Mobilität zu Land, Wasser und in der

Luft. Durch die Schifffahrt, die Eisenbahn oder das Automobil sind große Distanzen überwindbar geworden und die Entfernungen zwischen Räumen gefühlt geschrumpft. Gefühlt deshalb, weil Distanzen zwischen zwei Punkten je nach genutztem Verkehrsmittel gleich bleiben, aber die Überbrückung von Entfernung eine unterschiedliche Dauer von Zeit in Anspruch nimmt. Wolfgang Kaschuba nennt diese Erfahrung „Zeit als Dauer des Raumes“<sup>1</sup>. Das historische Wegmaß der Bayerischen Poststunde zeigt die Verbindung von Zeit zur Durchquerung des Raumes ebenso anschaulich wie es heute die Maßeinheit des Kilometers pro Stunde vermag. Zum Vergleich: Im Jahr 2016 dauert eine Reise auf dem Frachtschiff von Mitteleuropa nach Australien etwa sechs Wochen<sup>2</sup>, ein Brief benötigt für die Strecke im Durchschnitt 5,8 Tage<sup>3</sup>. Im Flugzeug benötigt der Transfer von München bis Sydney etwa zwischen 24 und 30 Stunden<sup>4</sup> und eine E-Mail, auch wenn es sich hierbei nur um eine virtuelle Mobilität handelt, ist binnen Sekunden am ‚anderen Ende der Welt‘.

Neue industrielle Technologien wirken sich auf die Mobilität der Menschen aus. Im Besonderen gilt das für die Zeit des 19. Jh., in der der mobile Horizont rückblickend recht überschaubar scheint. Ausgehend von Kutsch- und Postverkehr kamen Dampfmaschinen in vielfältigem Einsatz als Antrieb von Fortbewegungsmitteln hinzu. Jahrzehnte darauf ergänzten elektrischer Strom und Verbrennungsmotoren das Portfolio technischer Antriebe. Eine wichtige Wegbereiterin dieser Zeit war die Eisenbahn. Sie entwickelte sich nicht nur zum wichtigsten Transportmittel der Industrialisierung, sondern ermöglichte es auch reisenden Personen schneller und komfortabler als bislang gekannt Strecken zu überwinden und neue Räume zu erfahren.

Das Spektrum der Mobilität beschränkte sich bis ins 19. Jh. hinein zu größten Teilen auf Fuhrwerke und Schiffe. Die Fahrt mit der Kutsche über Straßen, im besten Falle eine gepflasterte oder geschotterte Chaussee, war trotz ihrer

1 Kaschuba, Wolfgang: Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt a.M. 2004, S. 14f.

2 Gudde, Arne: Frachtschiffreisen. Europa – Australien (o.J.), <<http://www.langsamreisen.de/frachtschiffreisen/europa-australien/italien-asien-australien/>> (18.03.2016).

3 Deutsche Post AG: Länderinformationen und internationale Briefflaufzeiten (o.J.), <<https://www.deutschepost.de/de/b/briefe-ins-ausland/laenderinformationen.html>> (18.03.2016).

4 Deutsche Lufthansa AG: Flüge München Sydney (o.J.), <<http://www.lufthansa.com/flug/flug-muenchen-sydney>> (18.03.2016).



fortschrittlichen Technik nicht nur unkomfortabel, sondern häufig wegen Rad- oder Achsbrüchen auch mit Gefahren verbunden. Wenngleich die Postkurse auf den deutschen Gebieten schon im 18. Jh. weit ausdifferenziert waren und somit eine gewisse Mobilität auch für Personen gegeben war, war die Geschwindigkeit der Fortbewegung verhältnismäßig gering – auf gut ausgebauten Chausseen immerhin bis zu 10 km/h.<sup>5</sup> Der Schiffsverkehr war überwiegend Gütern vorbehalten, reiner Reiseverkehr zu Wasser kam erst ab der Mitte des 19. Jh. auf. Die alltägliche Mobilität war somit auf den engen Raum um den Lebensmittelpunkt reduziert, das Dorf oder die Stadt.<sup>6</sup>

Im Folgenden wird die Verbreitung der Verkehrstechnik Eisenbahn in Bayern nachgezeichnet, die vor allem ein Augenmerk auf die erste bayerische Fernverkehrsstrecke München–Augsburg richtet. Daraufhin wird ein Ausblick auf die Auswirkungen dieses folgenreichsten Verkehrsmittels auf die Mobilität des 19. Jh. gegeben.

## **Der Schienenweg – Import einer Verkehrstechnik**

In seinen „Mittheilungen aus Nord-Amerika“<sup>7</sup> trägt der Reutlinger Ökonom Friedrich List seine in den Vereinigten Staaten von Amerika gewonnenen Beobachtungen und Ideen zum neuen Verkehrsmittel der Eisenbahn nach Deutschland. List, der sich nach politischen Verwerfungen im württembergischen Landtag in der Zeit von 1825 bis 1833 in amerikanischem Exil befand, verfasste dort fünf Briefe an den bayerischen Ingenieur Joseph von Baader, die er im September 1828 in Deutschland veröffentlichen ließ.<sup>8</sup> Darin schrieb er, dass ihm auch an seinem zwischenzeitlichen Wohnort in Reading/Pennsylvania die Diskussion in Bayern nicht verborgen geblieben sei, welches Verkehrsmittel zur Erschließung des jungen Königreiches geeigneter wäre: die Eisenbahn oder die Schifffahrt auf Kanälen.

---

5 Roth, Ralf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern 2005, S. 22f.

6 Liebl, Toni: Aufgeh'n wird die Erde in Rauch. Geschichte der ersten privaten Eisenbahnen in Bayern. Kempten 1985, S. 23.

7 List, Friedrich; Weber, Ernst; Arnoldi, Ernst Wilhelm: Mittheilungen aus Nord-Amerika von Fr. List. Erstes Heft. Über Canäle und Eisenbahnen. Hamburg 1829.

8 Wendler, Eugen: Friedrich List (1789–1846). Ein Ökonom mit Weitblick und sozialer Verantwortung. Wiesbaden 2013, S. 148f.

Beide Vordenker, List und von Baader, beschäftigte ein grundsätzliches Problem: den Transport von Waren und Gütern effizienter und schneller zu gestalten. Das Fuhrwerk, das bis dato übliche Mittel, um Güter und Personen von A nach B zu transportieren, bekam mit der Idee Schienenwege zu verlegen, um die Reibung der unebenen Straßen zu minimieren, aber auch mit der Entdeckung des Dampfmaschinenprinzips und seiner Anwendung auf Schiffen und in Lokomotiven, neue Konkurrenz.<sup>9</sup> Friedrich List war überzeugt, dass die neuen, dampfbetriebenen Verkehrsmittel aufzeigen würden, „wie mächtig die innere Industrie durch Canäle und Eisenbahnen gehoben wird“<sup>10</sup> – weniger in der Frage, ob nun die Eisenbahn oder das Dampfschiff vorzuziehen sei, sondern vielmehr in der flächendeckenden Nutzung neuer Technologien.

In den Vereinigten Staaten konnte List beobachten, dass mit dem Entstehen neuer, schnellerer Verkehrswege gleichzeitig eine neue Nachfrage für regionale Güter entstand. Dadurch, dass entfernte Regionen verkehrstechnisch verbunden würden, könnte der Handel auch in Bayern neue Absatzmärkte erschließen. Der Transport von Getreide in die Schweiz oder in die Rhein-/Maingegend aber auch die bessere Verteilung von Brennstoffen wie Torf oder Steinkohle – mit effizienteren Handelsrouten, zu Wasser oder auf Schiene, ließen sich auch innerhalb des bayerischen Königreiches die Märkte um ein vielfaches vergrößern. Auch wenn List zunächst versucht unparteiisch zu argumentieren, ist dennoch klar, dass für ihn die Vorteile der Eisenbahn gegenüber der Kanalschifffahrt überwiegen: es war an der Zeit, das durch die Proklamation des Königreichs territorial gewachsene Bayern räumlich mit den neuen Verkehrstechnologien zu vernetzen.<sup>11</sup>

Die Stärke künstlicher Wasserstraßen sei vor allem auf ebenem Gelände bei ausreichender Wasserzufuhr durch nahegelegene Flüsse auszuspielen. Schwere Gegenstände, beispielsweise Bauholz wären problemlos auf diese Art zu transportieren. Für alle anderen Fälle war für List die Eisenbahn die bessere Wahl. Der Ökonom erwähnt eine Reihe von Vorzügen: im Winter sei die Schiene weniger störungsanfällig, ein Kanal hingegen würde regelmäßig

---

<sup>9</sup> Roth, 2005, S. 28f.

<sup>10</sup> List, 1829, S. 11.

<sup>11</sup> Ebd., S. 11f.

zufrieren. Die Anlage und Unterhaltungskosten seien geringer, ebenso würde der Bau schneller beendet sein. Zudem ließe sich jede gelegte Schiene schon zum Bautransport nutzen, eine gegrabene Kanaltasse würde erst nach ihrer Flutung ihren Zweck erfüllen. Schließlich sei der Transport auf dem Schienenweg erheblich schneller, so könnten auch mehr Güter transportiert werden, folglich würde sich der Bau der Anlage schneller rentieren und dies sich auch in der Dividende der Anleger niederschlagen.<sup>12</sup>

Solche eindeutigen Argumente aus den Vereinigten Staaten begeisterten Joseph von Baader, der mit List umgehend korrespondierte.<sup>13</sup> Ihn beschäftigte das Thema selbst. Schon 1822 bezog er mit seinem Werk „Ueber die Verbindung der Donau mit dem Mayn und Rhein und die zweckmäßige Ausführung derselben“<sup>14</sup> Stellung zu dieser Streitfrage und bot sich für List als geeigneter Verbündeter in der Sache für den Eisenbahnbau an.

Von Baader widmete sich der Frage wie die beiden großen Flüsse des Königreichs Bayern am besten verbunden werden können. Nie sei die Zeit günstiger, neue Technologien auf großem Gebiet einzusetzen und auch wenn das Königreich Frankreich von einer „Canalo-manie“<sup>15</sup> ergriffen wäre, müsste doch abgewogen werden, mit welchem Verkehrsmittel Bayern erschlossen werden sollte „und über die Frage: ob, und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege, oder gemachter Straßen vorzuziehen sey.“<sup>16</sup>

Joseph von Baader hatte diese Frage zuvor schon in einem Aufsatz in Dingers Polytechnischem Journal<sup>17</sup> angeschnitten. Ausgehend davon, dass die hebende Mechanik weitaus fortgeschrittener sei, als die fortschaffende, d.h. die horizontal bewegende Mechanik, spricht Baader dem Kanaltransport zu hohem Aufwand bei zu geringem Ertrag ab und prangert kaum Fortschritt gegenüber dem römischen Straßen- und Wagenbau an, sodass er konstatieren

---

12 Ebd., S. 6ff.

13 Wendler, 2013, S. 149.

14 Baader, Joseph von: Ueber die Verbindung der Donau mit dem Mayn und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben. Sulzbach 1822.

15 Ebd., S. 11f.

16 Ebd., S. 13f.

17 Baader, Joseph von: Allgemeine Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der fortschaffenden Mechanik. In: Polytechnisches Journal, 6 (1821), S. 323-344.

muss, „daß wir nämlich (...) noch gar keine fortschaffende, sondern nur eine fortschleppende Mechanik haben.“<sup>18</sup>

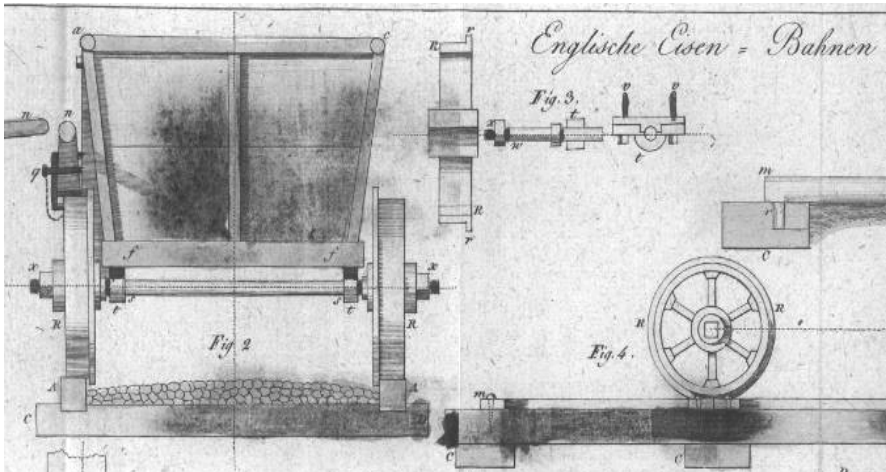


Abb. 1: Technische Zeichnung der Hinteransicht eines Wagens auf hölzernem „Roll- oder Riegelweg“.

Quelle: Polytechnisches Journal, 7 (1822).

Im darauffolgenden Band des Polytechnischen Journals, zu Beginn des Jahres 1822, veröffentlicht von Baader eine Fortsetzung<sup>19</sup> seiner Gedanken. Dort präsentiert er die Lösung für das Problem der „fortschaffenden Mechanik“: die Eisenbahn, deren Prinzip er bei mehrjährigen Aufenthalten in England kennengelernt hatte. Die physikalische Idee dahinter besteht darin, die Reibung zwischen Rad und Untergrund möglichst gering zu halten. Abgenutzte Kutschräder auf geschotterten, unebenen Straßen sind uneffektiv. Aus Bergwerken war von Baader die Nutzung von Huntsläufen bekannt. Schienen aus hartem Holz bilden dabei eine Spur, auf der die Räder von Karren laufen. In England, bei Newcastle upon Tyne, konnte Baader nun dieselbe Technik entdecken, allerdings nicht mehr beim Bergbau unter Tage, sondern auf ebenem Gelände. Eine solche „rail-road, zu deutsch:

<sup>18</sup> Ebd., S. 331f.; 333; 341.

<sup>19</sup> Baader, Joseph von: Geschichte und Beschreibung der englischen Eisenbahnen – ihre Kosten – ihre Wirkung – ihre Vorzüge vor den gewöhnlichen Straßen und vor den schiffbaren Kanälen – ihre Mängel und Unbequemlichkeiten. In: Polytechnisches Journal, 7 (1822), S. 1-52.

Riegelweg“<sup>20</sup> benannte Kunststraße aus gehobeltem Holz, auf denen eiserne oder eisenbeschlagene Räder schier mühelos laufen, war für ihn eines der Geheimnisse der Produktivität englischer Industrie.

Da die hölzernen Schienen sehr reparaturanfällig und Wind, Wetter sowie großen Belastungen ausgesetzt waren, mussten sie häufig ausgetauscht werden. Die entscheidende Verbesserung sei laut von Baader dem zeitweiligen Preisverfall von Roheisen und einer pfiffigen Idee der Hüttenmeister aus Coalbrookdale zu verdanken. Die Holzschienen wurden mit Eisen belegt. Die Verwendung metallener Platten aus Gusseisen sollten einen dreifachen Zweck erfüllen: Zum Ersten konnte die Produktion trotz Preisverfall aufrecht erhalten werden, das Eisen wurde sodann weniger in Barren als in kleinen Schienenstücken gelagert, zum Zweiten hätte man so eine Reserve für Roheisen geschaffen, das im Zweifel bei Anstieg der Preise auch schnell wieder eingeschmolzen hätte werden können. Drittens schließlich rechnete sich der Ertrag der eigentlich teureren Schienen durch ihre Dauerhaftigkeit gegenüber der Holzschwellen mit der Zeit. Der Schritt zu einer vollständig aus Eisen bestehenden Schiene war nur noch ein kurzer.<sup>21</sup>

Neben Konstruktionsmöglichkeiten und Varianten der Bauarten von Schiene und Wagenrad stellte von Baader auch die Kosten und Nutzen der Erstellung, des Unterhalts und des Transportvolumens einer Straße einem Schienenweg gegenüber. So zeigte sich zunächst, dass der Bau einer gewöhnlichen Straße etwa  $2 \frac{1}{4}$  Mal günstiger als die Anlage einer ebenso langen, zweigleisigen Eisenbahnstrecke ist. Doch der Schienentransport hat einen ökonomisch entscheidenden Vorteil. Die Strecke bedürfte weniger Unterhaltungskosten und ein Pferd könnte durch den optimierten Rollwiderstand deutlich mehr transportieren, als auf einer unebenen Straße. Von Baader rechnete bei einem jährlichen Transportvolumen von 600.000 Zentnern einen Preis von 6,077 Kreuzern für die Fracht pro Zentner auf der Schiene – und damit nur gut die Hälfte des Transportpreises eines herkömmlichen Fuhrwerks.<sup>22</sup> Auch den Vergleich zur Kanalschifffahrt exerzierte von Baader, allerdings differenzierter

---

<sup>20</sup> Ebd., S. 4.

<sup>21</sup> Ebd., S. 6ff.

<sup>22</sup> Ebd., S. 24-30.

als bei der Gegenüberstellung mit dem Straßenverkehr, da hier geographische Gegebenheiten, etwa die Topographie oder Potenzial von Zuflüssen, sich entscheidend auf Modellrechnungen auswirkten. Doch auch hier zeigen sich erkennbare Vorteile für den Schienentransport, beispielsweise in der Schnelligkeit bei Steigungsüberwindungen oder bei besserer Betriebsnutzung bei Frost. Das Argument der intelligenteren – weil ökonomischeren – Mobilität lag für Joseph von Baader klar auf der Seite der Eisenbahn, doch die praktische Realität sah 1822 anders aus.

Verwundert blickte der Ingenieur auf die mangelnde Verbreitung, die die Eisenbahn trotz aller Vorteile auch in England erfuhr. Schließlich musste er gewisse Nachteile eingestehen. Das Straßennetz war weiträumiger ausgebaut, größere Strecken waren durch die Verknüpfungen verschiedener Straßen gut möglich. Die Wagen für die Eisenschienen waren aufgrund kleinerer Räder für Straßen ungeeignet, ebenso kosteten die nötigen Verladeprozesse beim Wechsel der Verkehrswege viel Zeit. Schließlich war die Technik zwar ausgeklügelt, aber längst noch nicht ausgereift. So waren auftretende Reibungswiderstände des Spurkranzes an der Schiene üblich, wenn das Pferd nicht parallel zum Schienenverlauf zog, ebenso ließen die Nägel, mit denen die Schienenstücke fixiert waren, keine komplett ebene Oberfläche zu.<sup>23</sup>

Letzten Endes erkannte Joseph von Baader das Potenzial der neuen Verkehrstechnik, wusste aber um die noch zu überwindenden, technischen Hürden. Interessanterweise fehlte in seinen Ausführungen das Herzstück der modernen Eisenbahn: der Antrieb durch eine dampfbetriebene Lokomotive. Spätestens bei seinem Aufenthalt in der Industrieregion Shropshire und im südlichen Wales in den Jahren 1815 und 1816<sup>24</sup> hätte von Baader von den, zu diesem Zeitpunkt noch in den Kinderschuhen steckenden Versuchen der Konstruktion eines Dampfwagens Kenntnis nehmen können. Auch wenn er zum Zeitpunkt der Veröffentlichung über die Versuche mobiler Dampfmaschinen Bescheid wusste, waren die technologischen Probleme den Wirkungsgrad oder das Gewicht der Anlage betreffend, ein zu großes

---

<sup>23</sup> Ebd., S. 35-39; 44-50.

<sup>24</sup> Ebd., S. 16.

Hindernis, um schon von einer dampfbetriebenen Eisenbahn anstelle einer Pferdebahn zu träumen. Auch nach 1825, der Eröffnung der ersten ‚echten‘ Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington, hielt von Baader an den Pferdebahnen fest.<sup>25</sup>

## Das Königreich Bayern und die Eisenbahn

Die Situation in Bayern indes sah anders aus, als sie Friedrich List und Joseph von Baader bei ihren Reisen ins englischsprachige Ausland vorfanden. Weiterhin stand die Frage nach der geeigneteren Verkehrstechnik im Raum, mit der große Mengen an Rohstoffen oder Waren durch das Königreich transportiert werden sollte. Die klassischen Routen wurden auf Land- oder Wasserstraßen bedient und so war es nur konsequent, die Flüsse Main und Donau verbinden zu wollen, um eine Südachse zu schaffen.<sup>26</sup>

Und doch fiel die Frage nach der Ausführung der Verbindung in eine Zeit des Umbruchs: Durch kontinuierlichen Wissenserwerb und Lobbyarbeit von Vordenkern und Ökonomen wie Friedrich List und Joseph von Baader rückte die Eisenbahn zunehmend in den Fokus. Der Ingenieur von Baader unternahm mehrere öffentliche Versuche, die Effizienz der Eisenbahntechnik zu demonstrieren, darunter ein Modellaufbau im Maßstab 1:2 im Jahr 1818 sowie acht Jahre später einen Aufbau von zwei elipsenförmigen Gleisen im Nymphenburger Schlosspark. Doch auch diese Vorführungen vermochten die Vorbehalte der Regierung gegenüber der Eisenbahn nicht zu brechen.<sup>27</sup>

König Ludwig I., der 1825 den bayerischen Thron bestieg, beharrte auf der Verbindung von Main und Donau mittels eines Kanals. Die Eisenbahn sollte, abgesehen von frühen, staatlich unterstützten Versuchen um 1820, ganz nach den Vorbildern aus England und den USA von privaten Aktiengesellschaften getragen werden. So motivierten ausgerechnet Lists „Mittheilungen aus Nord-Amerika“ den König dazu, Eisenbahnen als alternative Verkehrstechnik zu akzeptieren, diese jedoch nicht durch staatliche Unterstützung zu fördern,

---

<sup>25</sup> Liebl, 1985, S. 13.

<sup>26</sup> Roth, 2005, S. 26f.

<sup>27</sup> Liebl, 1985, S. 12f.

sondern ausschließlich aus privater Hand zu finanzieren: „Daß außer der Nürnberger [Eisenbahn] noch andere in Bayern errichtet werden, dafür war ich bereits vor Jahren und dafür bin ich, aber *Privatsache* wie in Amerika, nicht Staatssache.“<sup>28</sup> Zudem ging es für den König auch um infrastrukturelle Fragen: Demnach seien Eisenbahnen im Kriegsfall ein leichteres taktisches Ziel für feindliche Angriffe, als es Wasserstraßen wären.<sup>29</sup>

Trotz weiterer Gutachten, Diskussionen und vielfach überzeugenderer Argumente für die Eisenbahn wurde schließlich 1834 ein Gesetz zum Bau des Donau-Main-Kanals auf Basis einer Aktiengesellschaft erlassen. Der bayerische Staat war bei dem Bauvorhaben nicht nur treibende Kraft und Bauherr, sondern haftete auch mit einer Zinsgarantie für die Anleger, falls die Fertigstellung länger als sechs Jahre dauern sollte. Potenzielle Investoren überzeugte das Vorhaben jedoch kaum, die Zeichnungen der Aktien blieben hinter den Erwartungen zurück. Im selben Jahr, 1835, gab auch die München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft Aktien aus, die innerhalb weniger Wochen mit 1,5 Millionen fl. gezeichnet wurden. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal wurde erst 1846, nach erheblichen Verzögerungen und mit mehr als doppelten Kosten im Vergleich zur Planung, fertiggestellt. Auch nach seiner Eröffnung konnte das Verkehrsprojekt König Ludwigs I. die Erwartungen nicht erfüllen. Schnell war der Kanal an seine Belastungsgrenzen gestoßen und schließlich übernahm das immer besser ausgebaute Eisenbahnnetz in der 2. Hälfte des 19. Jh. den Gütertransport. Mit den Jahrzehnten verfiel der Kanal zunehmend und wurde schließlich nach dem Zweiten Weltkrieg aufgelassen.<sup>30</sup>

Die bayerischen Eisenbahnen dagegen bekamen in den 1830er-Jahren einen regen Zuspruch, der mit Planung und Bau der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth seinen Anfang nahm.

---

28 Spindler, Max (Hg.): Briefwechsel zwischen Ludwig I. von Bayern und Eduard v. Schenk 1823–1841. München 1930, S. 82. Zit. nach: Liebl, S. 15. [Hervorhebung im Original]

29 Liebl, 1985, S. 18.

30 Ebd., S. 19ff.



## Die erste deutsche Eisenbahnstrecke: Nürnberg–Fürth

Die beiden, etwa sieben Kilometer voneinander entfernten Städte waren schon vor dem Eisenbahnbau gut vernetzt: Eine ausgebaute Chaussee verband beide Städte, eine der am meisten frequentierten Straßen im gesamten Königreich. Dies war darauf zurückzuführen, dass jüdische Händler, die tagsüber in Nürnberg tätig waren, zu Abend die Stadt verlassen mussten. So herrschte ein reges Verkehrsaufkommen, das mit einer großen Nachfrage nach Transportmitteln einherging. Auch Joseph von Baader sah darin gute Voraussetzungen. Schon 1814 schlug er vor, die beiden Städte mit einer Pferdebahn nach seinem System zu verbinden. Jedoch wurden die Planungen zunächst nicht unterstützt. Ein gutes Jahrzehnt später, 1826, kam das Projekt erneut auf den Tisch. Mit der, wenngleich nur ideellen, Unterstützung des Königs wurden Gutachten erstellt und Kosten geprüft, um zu dem Schluss zu kommen, dass sich der Gütertransport auf der kurzen Strecke nicht rechnen würde – der Personentransport wurde allerdings nicht in die Prüfungen mit einbezogen.<sup>31</sup>

Die Etablierung der Eisenbahn in England, ausgehend von der Strecke zwischen Stockton und Darlington, und dem damit einher gebrachten Beweis, dass die Technik der dampfbetriebenen Lokomotiven weit genug entwickelt war, um Güter und Personen zu befördern, ließ die Idee einer bayerischen Eisenbahn Anfang der 1830er-Jahre erneut keimen.<sup>32</sup> Eine weitere innerdeutsche Entwicklung, die Konstitution des Deutschen Zollvereins 1833, ließ auch aus ökonomischer Sicht die Vernetzung des deutschen Territoriums mit der Eisenbahn als zukunftssträchtig erscheinen. Im selben Jahr wurde eine private Aktiengesellschaft gegründet, mit dem Ziel, das nötige Kapital für einen Eisenbahnbau zu sammeln. Die angesetzte Rendite war mit 12,5% äußerst hoch, doch allen Diskussionen über Ertrag oder Sicherheit des neuen Verkehrsmittels zum Trotz konnte innerhalb eines halben Jahres das gesamte Kapital gezeichnet werden, eine Aktiengesellschaft konstituierte sich am

---

<sup>31</sup> Ebd., S. 24f.

<sup>32</sup> Roth, 2005, S. 38.

18. November 1833.<sup>33</sup> Die Mehrheit der Aktionäre und schließlich auch der Vorsitzenden des Eisenbahn-Direktoriums entstammten dem Nürnberger und Fürther Unternehmertum, die nicht nur nach der Rendite des Bauvorhabens strebten, sondern auch von den Folgen eines etablierten Eisenbahnverkehrs profitieren wollten. Nach dem Erwerb einer Baukonzession begann die ‚Königlich privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg‘ mit der Planung und Bau der Strecke.<sup>34</sup>

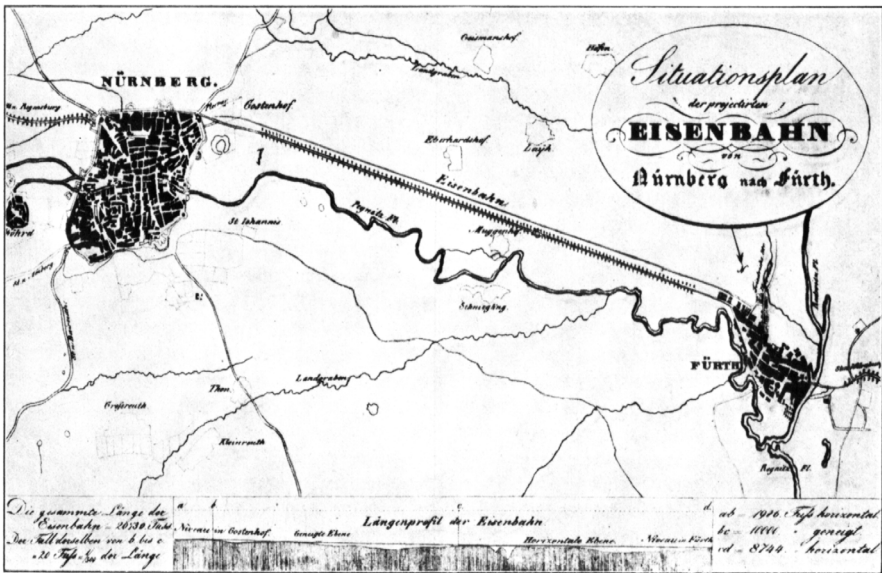


Abb. 2: Streckenplan der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth.

Quelle: Verkehrsarchiv beim Verkehrsmuseum Nürnberg.

Gebaut werden sollte nach englischem Vorbild, das einen technisch raffinierteren und stabileren Aufbau versprach, angeleitet von britischen Pionieren. Der Ingenieur Robert Stephenson, der maßgeblich an der Konstruktion einer der ersten erfolgreichen Dampflokomotiven der Welt, ‚Rocket‘, beteiligt war, wurde beauftragt, einen Kostenvoranschlag und die nötigen Baupläne, samt Techniker zu liefern. Jedoch überstieg das Gehalt

<sup>33</sup> Liebl, 1985, S. 26ff.

<sup>34</sup> Ebd., S. 29-32.

eines Technikers samt Dolmetschers das eingeplante Budget der Eisenbahngesellschaft. Schließlich wurde ein bayerischer Ingenieur, der Erfahrungen mit Eisenbahnbau in US-Amerika und England gesammelt hatte, gefunden: Paul Camille von Denis. Nach Planung der Strecke und der nötigen Arbeiten erwarb die Baugesellschaft die nötigen Grundstücke und ließ unter Bauleitung von Denis einen Bahndamm errichten und Eisenbahngleise zwischen Nürnberg und Fürth verlegen: Eine schnurgerade Strecke auf ebenem Niveau.<sup>35</sup> Die eisenverarbeitende Industrie innerhalb des Deutschen Zollvereins hatte gegenüber der englischen Hüttenindustrie noch technologische Nachteile, doch fand sich nach längerer Suche das Eisenwerk Remy & Co. im Rheinland, das technisch im Stande war Schienen nach englischem Vorbild herzustellen. Die Lokomotive ‚Adler‘ hingegen wurde in England bei Robert Stephenson bestellt und in einzelne Teile zerlegt an ihren Bestimmungsort in Nürnberg transportiert – die ersten Probefahrten fanden, nach einigen zeitlichen Verzögerungen, am 16. November 1835 statt, endgültig eröffnet wurde die Linie am 7. Dezember desselben Jahres.<sup>36</sup>

Schon die Probefahrten erfreuten sich großer Neugierde der Bevölkerung, am Tag der Eröffnung strömten die Menschen an die Gleise, um der ersten offiziellen Fahrt eines dampfbetriebenen Zuges, bestehend aus der Lokomotive ‚Adler‘ sowie neun Wagen samt etwa 200 Passagieren, beizuwohnen. Die neue Verkehrsverbindung wurde ein durchschlagender Erfolg, nicht zuletzt auch für die Anteilseigner. Die bei der Zeichnung versprochene Dividende von 12,5% wurde mit 20% Ausschüttung im ersten Betriebsjahr sogar noch weit übertroffen.<sup>37</sup> In dieser Zeitspanne wurden 475.219 Passagiere gezählt, die je nach Wagenklasse für die einfache Fahrt zwischen 6 und 12 kr. zahlten. Die Lokomotive wurde aufgrund der hohen Preise für Steinkohle nur zwei Mal täglich vor den Zug gespannt, die übrigen Fahrten wurden von einem Pferdegespann gezogen. Der Güterverkehr, in England und den USA, das eigentliche Kerngeschäft der Eisenbahn, wurde auf der kurzen Strecke kaum

---

35 Ebd., S. 32ff.

36 Roth, 2005, S. 58f.; Liebl, 1985, S. 37ff.

37 DB Museum (Hg.): Ein Jahrhundert unter Dampf. Die Eisenbahn in Deutschland 1835-1919 (= Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, Bd. 1). Kat. Ausst. Nürnberg (DB Museum) 2005. Nürnberg 2005, S. 12f.

bedient, umso mehr kam der bequeme Personentransport den Pendlern zu Gute. Doch gerade über die längeren Distanzen erwies sich die Eisenbahn als das Verkehrsmittel, um Personen wie Güter komfortabel und schnell zu transportieren. Ein frühes Beispiel dafür ist die erste bayerische Fernstrecke zwischen München und Augsburg.<sup>38</sup>

## **Planung und Bau der Bahnstrecke München–Augsburg**

Nach der erfolgreichen Bestätigung der Eisenbahntechnik entwickelte sich anstelle der von Baader für Frankreich beschriebenen ‚canalomanie‘ in Deutschland eine Art Eisenbahnfieber, zumindest unter Bankiers und Geschäftsleuten, die die Gründung von und die Teilhabe an Aktiengesellschaften zum Eisenbahnbau als lukratives Investment betrachteten.<sup>39</sup> Noch vor der Eröffnung der Linie Nürnberg–Fürth gründeten sich im Jahr 1835 mehrere Aktiengesellschaften und Komitees, um unterschiedlichste Streckenverbindungen zu realisieren, unter anderem zwischen der Handelsstadt Augsburg und der Residenzstadt München. Die königlich bayerischen Ministerien des Innern vergaben am 28. November 1835 die Konzession zur Gründung einer Aktiengesellschaft an Handelshäuser aus Augsburg und München, kurz darauf fanden sich Bankiers und Industrielle zur München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft zusammen.<sup>40</sup>

Der Verkehr zwischen den 60 Kilometer entfernten Städten beschränkte sich vor der Eröffnung der Eisenbahnlinie auf Fuhrwerke und (Post-) Kutschen, die auf zwei verschiedenen Routen von der einen Stadt zur anderen gelangen konnten: Eine nördlichere Verbindung über Dachau, Schwabhausen und Friedberg sowie eine südliche via Fürstenfeldbruck und Merching. Die Planung der Eisenbahnstrecke verlief zwischen diesen Landstraßen über Lochhausen, Olching, Maisach und Augsburg. Die einfache Fahrt mit der Postkutsche dauerte etwa 10 Stunden<sup>41</sup>, somit ergibt sich eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von etwa 6 km/h. Wie schon

---

38 Liebl, 1982, S. 39-43.

39 Roth, 2005, S. 61f.

40 Liebl, 1985, S. 77ff.

41 Ebd., S. 72.

beim Bauvorhaben zwischen Nürnberg und Fürth warf die Eisenbahn den Schatten eines nahenden Strukturwandels voraus. Berufe um die etablierte Verkehrstechnik der Landstraße, Wirte, Poststationen, Boten oder Fuhrleute, befürchteten Umsatzeinbußen durch die schnellere Konkurrenz. Proteste und sogar Bittschriften an das Innenministerium zeugen von den Nöten jener Städte, die nicht direkt an die Eisenbahn angeschlossen werden sollten, wie etwa Dachau. Allein, alle Beschwerden und Entschädigungsforderungen halfen nichts, das Innenministerium verwies an die Eisenbahn-Gesellschaft, diese wiederum sprach den Forderungen die Rechtsgrundlage ab.<sup>42</sup>

In Nürnberg und Fürth war die Koordination zwischen beiden Städten noch problemlos möglich – lagen sie nur sechs Kilometer auseinander. Die Zusammenarbeit der München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft gestaltete sich angesichts einer Distanz von knapp 60 Kilometern schwieriger, zumal es schnellere Kommunikationsmöglichkeiten als die Post schlicht nicht gab. Auch nachdem das vorläufige Komitee der Gesellschaft paritätisch besetzt wurde, musste noch ihr Hauptsitz bestimmt werden, um einen reibungsloseren Ablauf zu gewährleisten. Dies ging mit erheblichen Nachteilen für die jeweils andere Stadt einher, denn es war abzusehen, dass schwierige oder schnelle Entscheidungen in der Regel von den ortsansässigen Mitgliedern des Direktoriums entschieden würden. Letztlich konnten die Augsburger ihre Ansprüche nach Gleichberechtigung in diesem Falle nicht gegen die Residenzstadt München durchsetzen.<sup>43</sup> Auch in anderen Fragen kämpften beide Parteien häufig um die Durchsetzung ihrer Forderungen, echte Gleichberechtigung und Einigungen fielen schwer und konnten auch nach Gründung der Aktiengesellschaft nicht aufrecht erhalten werden.<sup>44</sup> Vom Erhalt der Gründungskonzession bis zur abschließenden Gründung einer Aktiengesellschaft im Sommer 1837 vergingen so eineinhalb Jahre, ohne konkreteren Fortschritt in der Bebauung der Strecke.

---

<sup>42</sup> Ebd., S. 94ff.

<sup>43</sup> Ebd., S. 99ff.

<sup>44</sup> Ebd., S. 84; S. 91f.; S. 99f.; Liebl, Anton: Die Privateisenbahn München–Augsburg (1835–1844). Entstehung, Bau und Betrieb. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der frühen Industrialisierung Bayerns. München 1982, S. 146f.

Wegweisende Entscheidungen kamen bis dahin überwiegend von Seiten der Regierung, die unter anderem die „Fundamental-Bestimmungen für sämtliche Eisenbahn-Statuten in Bayern“ vom 28. September 1836. Diese Bestimmungen enthielten bindende Regelungen für den zukünftigen Eisenbahnbau, beispielsweise die Festlegung auf die noch heute genutzte Spurweite von 1435 mm. Ein gutes Jahr später folgte das „Gesetz, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend“, das den Grundstückserwerb für die Bahnlinien erleichterte, in dem es erlaubte, Grundbesitz bei Konflikten mit öffentlichen Bauvorhaben von Privatleuten auch zwangsweise aufkaufen zu können.<sup>45</sup>

Zudem musste noch ein weiteres Thema verhandelt werden – die Ersatzzahlungen an die königlich-bayerische Post. Während Privatbegehren auf Entschädigung abgelehnt wurden, war dies beim staatlichen Postverkehr nur schwer möglich. Die Eisenbahn-Gesellschaft wollte das Wohlwollen des Staates nicht aufs Spiel setzen, da Ludwig I. durch den Eisenbahnbau Einbußen im Staatshaushalt befürchtete, unter anderem auch durch Auftragsverluste der Post an die Eisenbahn, die sich durch die Aktiengesellschaft in privaten Händen befand. Dabei konnte sich der bayerische Staat auf eine Vereinbarung berufen, die beim Eisenbahnbau zwischen Leipzig und Dresden, der ersten eröffneten Fernstrecke auf deutschem Gebiet, zwischen dem Königreich Sachsen und der sächsischen Post getroffen wurde. Nach einigen Verhandlungen sollte die Eisenbahn-Gesellschaft die königlich-bayerische Post in den ersten drei Betriebsjahren letztlich mit einem Festbetrag von 3.500 fl. entschädigen. Zusätzlich sollte der drohende Ausfall des Personenverkehrs mit 6.000 fl. jährlich vergütet werden.<sup>46</sup>

Noch während jene organisatorischen Hindernisse in den Jahren 1836/37 ausgeräumt wurden, wurde Paul Camille von Denis, der ‚Baumeister‘ der Strecke Nürnberg–Fürth, im Frühjahr 1836 mit der technischen Vorplanung betraut. Die Strecke wurde festgelegt und nivelliert sowie in sechs Baulose eingeteilt. Schon während dieser Planung wurden die angesetzten Kosten in

<sup>45</sup> Liebl, 1982, S. 117ff.; 139ff.

<sup>46</sup> Ebd., S. 132-138.

Höhe von 300.000 fl. um etwa 10% überzogen. Der eigentliche Baubeginn verzögerte sich um Monate. Zunächst musste das Expropriationsgesetz im November 1837 verabschiedet werden, um der Gesellschaft den Erwerb aller benötigten Grundstücke zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde eine aktualisierte Kostenkalkulation erst am 28. Dezember 1837 genehmigt.<sup>47</sup> Die Grunderwerbungen dauerten bis in den Sommer 1838 an und stellten sich mit 438.743,45 fl. als dreifach so teuer heraus, als es die aktualisierte Planung von Denis kalkulierte – er hatte bei der Berechnung nicht die gesamten Grundstücke und Entschädigungszahlungen berechnet, sondern lediglich die Flächen des Bahndammes.<sup>48</sup>

Das Engagement von Denis als leitendem Baudirektor war über diese Fehlplanung hinaus auch nur von kurzer Dauer. Dank seiner Kenntnisse und des Rufs, die erste deutsche Eisenbahn geplant und gebaut zu haben, war er ein gefragter Ingenieur und ein mindestens ebenso geschickter Geschäftsmann. Ein Angebot zur technischen Leitung der Bahnstrecke Frankfurt–Wiesbaden nutzte er als Druckmittel, um eine deutliche Erhöhung seines ohnehin schon üppig ausgestatteten Vertrages zu verhandeln. Der Gehaltspoker zog sich schließlich bis in den Juni 1837, als die Eisenbahn-Gesellschaft schließlich den Vertrag mit Denis aufkündigte und noch vor Baubeginn den ersten Baudirektor bereits verschlissen hatte. Paul Camille von Denis blieb dem Bauvorhaben dennoch als „technischer Konsulent“ in der Planung erhalten.<sup>49</sup>

So schien sich der Bau der ersten bayerischen Ferneisenbahn zwischen München und Augsburg zu allem anderen als einem reibungslos durchgeführten Großprojekt zu entwickeln. Als Nachfolger von Denis wurde schließlich, nach weiteren Streitigkeiten zwischen den Direktoriens-Fraktionen, der Münchner Baurat Ulrich Himbsel bestimmt.<sup>50</sup>

Die Bauarbeiten begannen auf Münchner Seite am 8. Februar 1838 bei Lochhausen, in Augsburg am 2. April desselben Jahres vor dem Roten Tor.<sup>51</sup> Dort sollte sich auch der erste Augsburger Bahnhof befinden. Die Haupthalle

<sup>47</sup> Liebl, 1985, S. 107ff.

<sup>48</sup> Ebd., S. 122.

<sup>49</sup> Ebd., S. 110f.

<sup>50</sup> Ebd., S. 112f.

<sup>51</sup> Liebl, 1982, S. 191.



des Gebäudes dient, nach einer Zwischennutzung in der 2. Hälfte des 20. Jh. als Militärreitschule, seit 1920 als Depot der Augsburger Straßenbahnen. In seiner ursprünglichen Architektur verfügte das Gelände noch über ein Nebengebäude, in dem Wartehalle und Büros untergebracht waren und eine Wagen-Remise mit Holz- und Kohle-Depots.<sup>52</sup>



Abb. 3: Tuschefederzeichnung des ersten Augsburger Bahnhofs am Roten Tor vom Künstler Hanns Weidner, 1940. Im Original koloriert.

Quelle: Schwäbisches Volkskundemuseum Oberschönenfeld.

Ein großer Teil der am Eisenbahnbau Beschäftigten stammte aus den umliegenden Dörfern. Nebenverdienste als Tagelöhner am Bau waren keine Seltenheit, doch war der Lohn für die harte Arbeit vor allem bei gering qualifizierten Arbeitern höchst überschaubar. Gesellen und Tagelöhner verdienten ein Jahresgehalt von 150 fl. bis 300 fl., wohingegen Arbeiter mit abgeschlossener Gymnasialausbildung oder Studium, eine Minderheit unter den Beschäftigten, schnell des vier- bis fünffache verdienten.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Ebd., S. 189.

<sup>53</sup> Ebd., S. 168.



Ein männlicher, ungelernter Arbeiter verdiente etwa 40 kr. pro Tag, gerade genug um die Lebenshaltungskosten zu decken.<sup>54</sup> Zu Spitzenzeiten waren etwa 3.000 Menschen gleichzeitig mit dem Eisenbahnbau beschäftigt, wobei nach Baudirektor Himbsel noch weitere Kräfte nützlich gewesen wären. Das Los des Nebenverdienstes im Eisenbahnbau zog die Konsequenz nach sich, dass beispielsweise in den Sommermonaten andere Hauptverdienste wie die Ernte Priorität hatten und dem Eisenbahnbau so wichtige Arbeitskräfte entzog.<sup>55</sup>

Die Erdarbeiten, das Aufschütten und Feststampfen des Bahndammes war einer der ersten landschaftsverändernden Maßnahmen. Weitaus komplexer stellte sich die Überwindung natürlicher Hindernisse dar. So musste nicht nur der Untergrund des Haspelmoores entwässert und stabilisiert werden, auch zahlreiche Brücken über kleinere Flüsse wie die Amper oder die Paar mussten gebaut werden und schließlich, kurz vor Augsburg, zusätzlich eine große Eisenbahnbrücke über den Lech.<sup>56</sup>

Die Kunstbauten, allen voran Brücken, stellten die Ingenieure vor Herausforderungen, die es zu meistern galt. Die Überquerung des Lechs bei Hochzoll wurde durch den Bau einer großen Holzbrücke möglich gemacht. Berücksichtigt werden musste schließlich das enorme Gewicht, das ein vollständig besetzter und beladener Zug auf die Schwellen bringt. Doch nicht nur die Konstruktion der Bauten, auch die Beschaffung von Materialien gestaltete sich in der Pionierarbeit schwierig. Schon die Lokomotiven und Versorgungswagen, die Tender, mussten mangels Alternativen in England bestellt, einzeln geliefert und vor Ort unter Anleitung von englischen Technikern wieder zusammen gebaut werden. Die Gesellschaft bestellte zunächst sechs Lokomotiven, zwei weitere kamen nach der Eröffnung dazu. Deutsche Alternativen wie die Maschinenbau-Anstalt von August Borsig in Berlin oder die Münchener Lokomotivfabrik von Johann Anton von Maffei waren Ende der 1830er-Jahre ihrer englischen Konkurrenz deutlich unterlegen.<sup>57</sup>

---

54 Ebd., S. 226.

55 Ebd., S. 193.

56 Ebd., S. 190f.; S. 196f.

57 Ebd., S. 198ff.

Ebenso mussten die Schienen importiert werden. Über den Schiffsweg des walisischen Ortes Tredegar gelangten sie über den Flusstransport nach Cannstatt bei Stuttgart. Von dort aus wurden sie auf dem Landweg zu ihrem Bestimmungsort transportiert. Für die etwa 60 Kilometer lange Strecke waren, obwohl der Bahndamm für zwei Schienenwege ausgelegt war, für einen einfachen Weg mehr als 27.000 Stück Schienen genutzt worden, von denen jede 16 Fuß, etwa 4,64 Meter, lang war.<sup>58</sup> Auch die Eisenbahnwagen wurden nicht importiert, die Herstellung musste jedoch dezentral erfolgen. Die Gestelle der ‚Kutschen‘ und ihre Aufbauten kamen von Fabrikanten und Herstellern aus Bayern, schmiedeeisernere Räder aus dem Ruhrgebiet. Wagenbaufabriken, von denen Eisenbahnwaggons aus einer Hand bezogen werden konnten, begannen mit ihren Konstruktionen ebenfalls erst gegen Ende der 1830er-Jahre.<sup>59</sup>

Das schon zu Beginn nicht optimale Verhältnis zwischen den Münchener und Augsburger Gründern sowie den Aktionären wurde im fortgeschrittenen Bauzustand einmal mehr auf die Probe gestellt. Das Finanzierungssystem sah eine ratenweise Deckung des ursprünglichen Aktienpreises durch die Aktionäre vor. In zehnprozentigen Schüben sollten so die Anteilseigner der Gesellschaft für einen kontinuierlichen Geldfluss sorgen. Im Sommer 1839, als die bereits achte Zahlung fällig war, tat sich eine enorme Finanzierungslücke auf: Mehrausgaben von 1.170.686 fl. wurden berechnet und damit mehr als ein Drittel der ursprünglich angesetzten drei Millionen Gulden.<sup>60</sup> Der Aktienkurs war durch Verzögerungen des Baus nach eines Anstiegs wieder auf sein Ausgabeniveau gefallen und sollte zur Eröffnung sogar darunter liegen.<sup>61</sup> Ein privater Kredit in dieser Höhe wurde bei jenem fallenden Kurs nur zu äußerst ungünstigen Konditionen gewährt. Auch die Ausgabe neuer Aktien wurde skeptisch bewertet und so entschloss sich das Direktorium dazu, den nötigen Kredit beim Staat zu erfragen – das Königreich sollte das klamme Unternehmen retten. Allein, das Königreich weigerte sich. Der Eisenbahnbau

---

58 Ebd., S. 206-210.

59 Ebd., S. 203f.

60 Ebd., S. 239f.

61 Ebd., S. 235.

sollte für König Ludwig I. nach amerikanischem Vorbild ablaufen – rein privatwirtschaftlich finanziert. Auch auf mehrfache Bittbriefe und dem Vorschlag einer Reduktion des Kredits konnte keine Lösung gefunden werden. Schließlich mussten die Münchener und Augsburger Gründer selbst für den Kredit aufkommen, um das Projekt noch zu Früchten zu tragen.<sup>62</sup>

## Die Eröffnung der ersten bayerischen Ferneisenbahn

Bereits im Jahr 1839 konnten erste Teilstrecken in Betrieb genommen werden. Zunächst wurde am 1. September von München nach Lochhausen eröffnet, daraufhin wurde die Strecke auf dem Weg nach Augsburg erst durch einen Halt in Olching (27. September) und Maisach (1. Dezember) erweitert. Die gesamte Strecke zwischen Augsburg und München wurde am 4. Oktober 1840 mit einer Eröffnungsfahrt feierlich eingeweiht. Insgesamt 27 Wagen wurden von zwei Lokomotiven von Augsburg Richtung München gezogen – mit etwa 600 Passagieren.<sup>63</sup>

Die Klasseneinteilung war dem System der Postkutsche entnommen. Zur Eröffnung der Linie bestand das rollende Material neben sechs Lokomotiven und drei Tendern aus vier Wagen der 1. Klasse, sechs Wagen der 2. Klasse, 18 Wagen der 3. Klasse und 9 Wagen der 4. Klasse. Während die ersten drei Klassen sich in Sitzkomfort und Fensterschutz unterschieden, die 1. Klasse war mit Glasfenstern ausgestattet, die Klassen 2 und 3 hatten nur einen Wetterschutz aus Leder, war das Fahren in der 4. Klasse, ein echtes Abenteuer. In den komplett offenen Wagen, lediglich mit Holzbänken ausgestattet, waren Reisende gänzlich ungeschützt. Rauch, Zugluft und Wetter gestalteten die Fahrten so unkomfortabel, dass die 4. Klasse zum 1. Mai 1841 abgeschafft wurde. Außerdem existierte noch ein luxuriöser Galawagen zum „(...) Dienst der allerhöchsten und höchsten Herrschaften“<sup>64</sup>.

In der Erleichterung der Eröffnung waren auch die Streitigkeiten zwischen den Direktoriumsmitgliedern, zumindest für kurze Zeit, vergessen. Die Partnerschaft zwischen Augsburg und München wurde beschworen und

---

<sup>62</sup> Ebd., S. 240ff.

<sup>63</sup> Ebd., S. 246.

<sup>64</sup> Ebd., S. 205f.

das Band beider Städte sollte noch enger geknüpft werden, davon zeugt ein „Willkomm“-Gedicht, das „den Bürgern Augsburgs von den Bürgern Münchens“ zur Eröffnung der Eisenbahnlinie dargebracht wurde.<sup>65</sup> Neben der Verbrüderung der Bürger spiegelt sich auch ein Bewusstsein für eine neue Zeit darin. Bejubelt wird der „rasche Zauberpfad“, der in alle Himmelsrichtungen führt, die Beobachtung „Hier wie dort; es blühe der Verkehr!“ und die frohe Kunde, vor dem Thron König Ludwigs ihm „von der Zukunft schönerem Beginn“ erzählen zu können.<sup>66</sup>

Gerade in den Städten aber auch an den Unterwegshalten wurden Bahnhöfe und Gebäude geschmückt, sowie Triumphbögen errichtet. Zuschauer drängten sich an den Gleisen, Musik und Salutschüsse begleiteten die beiden lauten Lokomotiven bei ihrem Dienst. Viele der Anwohner, die den Bauprozess zwar verfolgen konnten oder Teil dessen waren, sahen in dieser Zeit zum ersten Mal einen von einer Lokomotive gezogenen Zug. Eine technische, laute Neuerung, die in diesen Tagen ein beliebtes Gesprächsthema war.<sup>67</sup> Dabei erstreckten sich die Neuerungen auf verschiedene Bereiche des Alltags, die die Verbreitung von Schienenwegen und Eisenbahnen mit sich brachte.

## Folgen für die Mobilität

In diesen frühen Tagen der deutschen Eisenbahngeschichte war der Erfolgsgang des Verkehrsmittels noch nicht abzusehen, gleichwohl die Neugierde der Bevölkerung hoch war. Innerhalb der ersten Betriebswoche fanden 28 Fahrten statt, die gut 5.800 Personen transportierten. Zum Vergleich: Mit Eilwagen der Post wurden zwischen München und Augsburg im Mai 1839 insgesamt 399 Personen befördert – im Mai 1841 per Eisenbahn 31.622.<sup>68</sup>

Die Begeisterung Lists, von Baaders und den zahlreichen ungenannten Pionieren für die neue Technik sollte sich an ihrem Erfolg bestätigen. Die hohen (Zins-)Erwartungen, die vor allem die Gründer und Geschäftsleute an die Eisenbahn geknüpft hatten, konnten sich aufgrund des niedrigen Aktienkurses

<sup>65</sup> Ebd., S. 325-327.

<sup>66</sup> Ebd.

<sup>67</sup> Ebd., S. 249.

<sup>68</sup> Ebd., S. 251.

so schnell nicht erfüllen. Indessen begann das Bayerische Königreich in seiner Verkehrsplanung umzudenken. 1841 wurde mit dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg eine Linienführung zwischen Leipzig und Nürnberg ausgehandelt. 1844, vier Jahre nach der Eröffnung der Strecke München–Augsburg, wurde die Gesellschaft verstaatlicht und künftige Eisenbahnprojekte ab sofort unter der Regie der Monarchie durchgeführt.<sup>69</sup> Im Laufe der kommenden Jahrzehnte wurde auf dem Gebiet des Deutschen Bundes und Kaiserreiches ein weitläufiges Eisenbahnnetz errichtet, das bis ins beginnende 20. Jh. immer weiter verfeinert wurde und so eine deutschland- und europaweite Mobilität für Güter und Personen ermöglichte. 1850 wies das Netz mit gerade 6.044 Kilometern noch große Lücken auf, aber bereits 1890 beliefen sich die verlegten Schienen auf 42.869 Kilometer.<sup>70</sup>

Auch wenn zu Beginn nur vereinzelte Orte und Großstädte von der Eisenbahn erschlossen wurden, so machten sich die Auswirkungen auf lokaler Ebene schnell bemerkbar. Neben der landschaftlichen Veränderung, die die Bevölkerung teilweise durch eigene Lohnarbeit am Bau von Bahndämmen oder anderen Kunstbauten durchführte, konnte der Eingriff der industriellen Sphäre in rurale Gebiete nicht immer konfliktfrei ablaufen. Schon beim Grunderwerb kam es zu Spannungen, die das Expropriationsgesetz zwar entschärfen, jedoch nicht aus der Welt schaffen konnte. Auch kam es zur Missachtung des sonntäglichen Arbeitsverbots, das besonders örtliche Pfarrer auf den Plan rief, auch um zu versuchen die religiöse Autorität gegenüber des industriellen Kapitalismus zu wahren.<sup>71</sup>

In den Städten legte die Eisenbahn den Grundstein für eine weitere Entwicklung, die so kaum abzusehen war. Die früh erbauten Bahnhöfe, so wie der erste Augsburger Bahnhof am Roten Tor oder der 1846 eröffnete Bahnhof am Rosenauberg, der heutige Hauptbahnhof, lagen außerhalb der Stadtmauern. Das Wachstum der Städte und die Urbanisierung der

---

69 Ebd., S. 267f.

70 Westerdiek, Ulrich: Aufbruch in das Industriezeitalter. Die Eisenbahn im 19. Jh. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft (Hg.): Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1986 (Bd. 1). Nürnberg 1985, S. 107.

71 Ebd., S. 147f.

umgebenden Dörfer und Landschaften in der 2. Hälfte des 19. Jh. hatte zur Folge, dass Bahnhöfe von der Stadtentwicklung umschlossen wurden und nun häufig zentral liegen und damit ein ganz eigenes, ein transitorisches Portal zur Ankunft in eine Stadt darstellen<sup>72</sup> – ganz unabhängig von ihrer speziellen Architektur und dem raumgreifenden Platzbedarf, den Bahnhöfe in immer dichter werdenden Städten noch heute genießen.<sup>73</sup>



Abb. 4: Das langsam wachsende Eisenbahnnetz (kräftige Linien) auf der „Eisenbahnkarte von Deutschland und Nachbarländern“ von 1849.  
Quelle: Karten- und Luftbildstelle DB Mainz.

<sup>72</sup> Sembach, Klaus-Jürgen: Durchgang und Zeitlichkeit. Die transitorische Funktion der Bahnhöfe. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft (Hg.): Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1986 (Bd. 2). Nürnberg 1985, S. 537ff.

<sup>73</sup> Roth, 2005, S. 174ff.

Doch der Bahnbau hatte auch vermeintlich triviale Auswirkungen: die Post kam schneller an ihr Ziel.<sup>74</sup> Nicht allein Personen wurden befördert, auch der Güterverkehr profitierte von einer schnelleren und komfortableren Transfergeschwindigkeit – und damit wiederum die Bevölkerung. Generell entfaltet sich hier die Beschleunigung des Nachrichtenwesens, wie sie heute, knapp 200 Jahre später, einen physischen Höhepunkt erreicht zu haben scheint. Schon mit der Nutzung von Straßen, Routen und der Herausbildung eines koordinierten Eil-Postwesens zeigt sich eine Organisationsform von Wissen, die auf schneller Überwindung von Distanz basiert: das Netz.<sup>75</sup> Vernetzung ist ein Schlüssel von Informationsverbreitung und nicht nur die Institutionalisierung des Botenwesens, der Bau von Chausseen oder die Ausbreitung der Eisenbahn, sondern auch Telegraphie oder Telefonie sind auf Grundlage einer (elektrischen) Infrastruktur möglich geworden. Information und Kommunikation werden historisch gesehen, technisierter und damit distanzloser, allein die Geschwindigkeit wird von den verschiedenen Transportmedien bestimmt, vom Lastkarren bis zum Datenpaket.

Generell verschieben sich mit der schnelleren Verkehrstechnik auch die Sichtweisen auf Distanz. München ist leichter erreichbar geworden. Der Begriff des „Kirchturmhorizonts“, der die räumliche Begrenztheit sehr anschaulich illustriert, verschwimmt zunehmend mit der Erschließung von entfernten Räumen durch die Eisenbahn.<sup>76</sup> Gleichzeitig beeinflusst das neue Verkehrsmittel auch das Freizeitverhalten. Lustfahrten oder ein Besuch in München waren ohne weitere Schwierigkeiten möglich. Doch auch auf Kurzstrecken wurde der Komfort der Schiene genutzt. Beispielsweise um zur ‚Insel‘ zu gelangen, einem im 19. Jh. beliebten Erholungsgebiet der Augsburger. Im nördlichen Siebentischwald nahe des Lechs gelegen, erhielt die dort gelegene Gaststätte einen nahen Haltepunkt, der auch schon vor der offiziellen Eröffnung der Linie genutzt wurde – durch eine Pferdebahn betrieben. Auch bahnhofsnahe Restaurationen der Ortschaften zwischen den Städten profitierten vom Freizeitverkehr, den erst die Eisenbahn ermöglichte.

---

<sup>74</sup> Liebl, 1982, S. 251.

<sup>75</sup> Roth, 2005, S. 22f.

<sup>76</sup> DB Museum, 2005, S. 38.

Doch die erhöhte Mobilität der Reisenden und Geschäftsleute brachte auch Nachteile, zumindest für Gastwirte, die auf Übernachtungen verzichten mussten, da die Fahrten zwischen beiden Städten häufig an einem Tag erledigt werden konnten.<sup>77</sup>

Dauerte eine Postkutschenfahrt zwischen München und Augsburg vor Eröffnung der Eisenbahnlinie etwa zehn Stunden, so verkürzte sich die Reisezeit mit der Eisenbahn auf etwa zweieinhalb Stunden. Dadurch waren auf der eingleisigen Strecke mehrere Fahrten pro Tag möglich, teilweise wurden vier Abfahrten angeboten. Um die Strecke parallel von beiden Städten aus bedienen zu können wurde schon beim Bau ein Ausweichgleis bei Nannhofen (Mammendorf) eingeplant, an dem beide Züge einander gefahrlos passieren konnten.<sup>78</sup> Und nicht nur die Reisezeiten verkürzten sich. Die Möglichkeit eine Reise anzutreten war nun auch für die geringer verdienenden Schichten möglich. Fahrten in der 3. Klasse waren erschwinglich genug, dass das neue Verkehrsmittel keine exklusive Mobilität ermöglichte, sondern eine demokratische: eine Zugfahrt konnte sich jeder leisten.<sup>79</sup>

Häufiger, schneller, komfortabler: die Weichen für eine Zukunft höherer Mobilität waren gestellt und Räume, die entfernt schienen, rückten mit der neuen Verkehrstechnik dichter aneinander. Anders gesagt: „[...] in derselben Zeit kann nun ein mehrfaches der alten räumlichen Entfernung zurückgelegt werden.“<sup>80</sup> Der Historiker Wolfgang Schivelbusch untersucht die Auswirkungen des ‚neuen‘ Verkehrsmittels Eisenbahn und stellt unter anderem eine gestiegene Qualität der Fortbewegungsgeschwindigkeit fest, die gegenüber Postkutschen etwa das Dreifache beträgt.<sup>81</sup> Dies lässt nicht nur räumliche Entfernungen müheloser bewältigen, es entspinnt sich zudem eine gewisse Dialektik im Raum-Zeit-Gefüge. So werden, nach Schivelbusch, dank schnellerer Reisegeschwindigkeiten nicht nur Räume zwischen zwei Punkten, in jenem Fall: Bahnhöfen, aufgelöst, sondern gleichzeitig werden neue Räume

---

<sup>77</sup> Liebl, 1982, S. 252f.

<sup>78</sup> Ebd., S. 254.

<sup>79</sup> Roth, 2005, S. 38.

<sup>80</sup> Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München 1977, S. 35.

<sup>81</sup> Ebd., S. 35.



durch schnellere Reisezeiten erschlossen. Die komfortablere und schnellere Überwindung von Distanzen setzt zudem schon frühe Rahmenbedingungen für den täglichen Pendelverkehr von Geschäftsleuten, die auf dem Land wohnen und in der Stadt arbeiten.<sup>82</sup>

Die Erschließung des geographischen Raums durch die Verkürzung der Transferzeit hat eine ihrer größten Auswirkungen sicherlich im Handel. Regionen werden vernetzt, ihre Erzeugnisse können leichter ausgetauscht werden, der Markt wird räumlich erweitert. Doch nicht nur das: Der Raum selbst wird zur Ware. Das Erfahren anderer Landschaften wird mit der Eisenbahn problemlos möglich und wird schnell von einem eigenen Berufszweig erobert: der moderne Massentourismus beginnt und Reise- und Ortsprivilegien der Aristokratie schmelzen.<sup>83</sup>

Die schnelle Reisezeit bringt zudem eine ungekannte Bewegungsgeschwindigkeit bei gleichzeitiger Passivität mit sich. Die Reisenden müssen nichts steuern, sondern können die vorbeiziehende Landschaft als Betrachtende erfahren. Diese neuen Eindrücke des Verschwimmens der Umwelt, der nur schwer möglichen Fokussierung auf nahe Fixpunkte wie Gebäude, waren eine komplette Perspektivveränderung für die Menschen – wenngleich die Reisegeschwindigkeit aus heutiger Perspektive immer noch relativ langsam erscheint. Dies zeigt sich vor allem auch in künstlerischen Werken, in der Geschwindigkeit mit horizontalen Strichen oder Techniken des Verschwimmens dargestellt wird.<sup>84</sup> Schivelbusch nennt diese neue Möglichkeit des Erfahrens der Welt durch das Zugfenster den „panoramatischen Blick“. Dies umschließt nicht nur die neue Erfahrbarkeit Räume durch schnelles Passieren in größeren geographischen Kontexten wahrzunehmen, sondern auch eine Gewöhnung des Körpers an eine Geschwindigkeit, die hauptsächlich visuell rezipiert wird.<sup>85</sup> Die zeitgenössische Sicht des Reisenden Jacob Burckhardt bringt die

---

82 Ebd., S. 37-39.

83 Ebd., S. 41.

84 Wagner, Monika: Der flüchtige Blick. Geschwindigkeitsdarstellungen im 19. Jahrhundert. In: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft (1985), S. 528ff.

85 Schivelbusch, 1977, S. 51ff.

neue Erfahrung auf den Punkt: „Die nächsten Gegenstände, Bäume, Hütten und dergleichen kann man gar nicht recht unterscheiden; so wie man sich danach umsehen will, sind sie schon lange vorbei.“<sup>86</sup>

Die Beschleunigung der Raum-Zeit-Koordinaten hatte schließlich weitreichende Folgen für die Zeit selbst. Die noch im 19. Jh. übliche Ortszeit, nach der jeder größere Ort seine eigene Uhrzeit anhand des Sonnenstandes bestimmte, wurde im Deutschen Kaiserreich 1893 vereinheitlicht. Zuvor war vor allem für Eisenbahnreisende häufiges Umrechnen gefragt, da Orte, die wenige 100 Kilometer auseinanderlagen, schon eine Zeitdifferenz von einigen Minuten hatten. Die Eisenbahngesellschaften umgingen dieses Problem mit einer internen, einheitlichen Zeitrechnung. Diese ‚Eisenbahnzeit‘ ließ die Unterschiede der Lokalzeiten außer Acht und ermöglichte einen getakteten Fahrplan, auch über große Distanzen. Das „Gesetz betreffend die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung“ löste das neu entstandene Problem und führte für das gesamte Deutsche Reich als gesetzliche Zeit die ‚mittlere Sonnenzeit des fünfzehnten Längengrades östlich von Greenwich‘ ein – die noch immer genutzte Mitteleuropäische Sommerzeit. Dem voraus geht, analog zur gesamten Entwicklung der Eisenbahntechnik, die einheitliche Nutzung der Greenwich Mean Time als Eisenbahnzeit, um Zeitverschiebungen bei Ortszeiten zu umgehen. 1880 wird, von der Eisenbahn ausgehend, die Zeit in ganz England als Standard eingeführt.<sup>87</sup>

Knapp zwei Jahrhunderte nach den Anfängen der Eisenbahnen hat sich die alltägliche Mobilität noch weiter beschleunigt. Industrie und Technik waren Katalysatoren und Mittel für das räumliche Zusammenwachsen des Globus. Die Eisenbahn selbst ist nach wie vor eine Konstante in der Verkehrstechnik und viele Alltäglichkeiten, die Reisenden heutzutage begegnen, sind auf sie zurückzuführen – auch wenn sie auf Reisen nicht immer bewusst wahrgenommen werden.

---

<sup>86</sup> Zit. n. Schivelbusch, 1977, S. 54.

<sup>87</sup> Ebd. S. 43f.

**Roman Tischberger, M.A.**, ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Europäische Ethnologie/Volkskunde. Für das Schwäbische Volkskundemuseum Oberschönenfeld war er 2014 und 2015 als Volontär an der Konzeption der Ausstellung „Höchste Eisenbahn! Mobilität für alle?“ beteiligt, die das 175-jährige Jubiläum der Eisenbahnlinie zwischen Augsburg und München in den Blick nahm.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Quellen

- Baader, Joseph von: Allgemeine Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der fortschaffenden Mechanik. In: Polytechnisches Journal, 6 (1821), S. 323-344. Digitalisat unter: <<http://dingler.culture.hu-berlin.de/article/pj006/ar006054>> (20.03.2016).
- Baader, Joseph von: Geschichte und Beschreibung der englischen Eisenbahnen – ihre Kosten – ihre Wirkung – ihre Vorzüge vor den gewöhnlichen Straßen und vor den schiffbaren Kanälen – ihre Mängel und Unbequemlichkeiten. In: Polytechnisches Journal, 7 (1822), S. 1-52. Digitalisat unter: <<http://dingler.culture.hu-berlin.de/article/pj007/ar007001>> (20.03.2016).
- Baader, Joseph von: Ueber die Verbindung der Donau mit dem Mayn und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben. Sulzbach 1822. Digitalisat unter: <<http://www.mdz-nbn-resolving.de/urn/resolver.pl?urn=urn:nbn:de:bvb:12-bsb10945905-6>> (20.03.2016).
- List, Friedrich; Weber, Ernst; Arnoldi, Ernst Wilhelm: Mittheilungen aus Nord-Amerika von Fr. List. Erstes Heft. Über Canäle und Eisenbahnen. Hamburg 1829. Digitalisat unter: <<http://www.mdz-nbn-resolving.de/urn/resolver.pl?urn=urn:nbn:de:bvb:12-bsb10710526-6>> (20.03.2016)

### Forschungsliteratur

- DB Museum (Hg.): Ein Jahrhundert unter Dampf. Die Eisenbahn in Deutschland 1835-1919 (= Geschichte der Eisenbahn in Deutschland, Bd. 1). Kat. Ausst. Nürnberg (DB Museum) 2005. Nürnberg 2005.
- Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft (Hg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1986 (2 Bde.). Nürnberg 1985.
- Kaschuba, Wolfgang: Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt a.M. 2004.
- Liabl, Toni: Aufgeh'n wird die Erde in Rauch. Geschichte der ersten privaten Eisenbahnen in Bayern. Kempten 1985.
- Liabl, Anton: Die Privateisenbahn München–Augsburg (1835–1844). Entstehung, Bau und Betrieb. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der frühen Industrialisierung Bayerns (= Miscellanea Bavarica Monacensia, Bd. 103). München 1982.
- Roth, Ralf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern 2005.
- Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München 1977.

Wendler, Eugen: Friedrich List (1789–1846). Ein Ökonom mit Weitblick und sozialer Verantwortung. Wiesbaden 2013.

### **Internetressourcen:**

Gudde, Arne: Frachtschiffreisen. Europa – Australien (o.J.), <<http://www.langsamreisen.de/frachtschiffreisen/europa-australien/italien-asien-australien/>> (18.03.2016).

Deutsche Post AG: Länderinformationen und internationale Brieflaufzeiten (o.J.), <<https://www.deutschepost.de/de/b/briefe-ins-ausland/laenderinformationen.html>> (18.03.2016).

Deutsche Lufthansa AG: Flüge München Sydney (o.J.), <<http://www.lufthansa.com/flug/flug-muenchen-sydney>> (18.03.2016)

### **Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1: Technische Zeichnung der Hinteransicht eines Wagens auf hölzernem „Roll- oder Riegelweg“. Quelle: Polytechnisches Journal, 7 (1822). Digitalisat unter: <<http://dingler.culture.hu-berlin.de/article/pj007/ar007001>> (14.04.2016).

Abb. 2: Streckenplan der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Quelle: Verkehrsarchiv beim Verkehrsmuseum Nürnberg.

Abb. 3: Tuschefederzeichnung des ersten Augsburger Bahnhofs am Roten Tor vom Künstler Hanns Weidner, 1940. Im Original koloriert. Quelle: Schwäbisches Volkskundemuseum Oberschönenfeld.

Abb. 4: Das langsam wachsende Eisenbahnnetz (kräftige Linien) auf der „Eisenbahnkarte von Deutschland und Nachbarländern“ von 1849. Quelle: Karten- und Luftbildstelle DB Mainz. Digitalisat unter: <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bahnkarte\\_Deutschland\\_1849.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bahnkarte_Deutschland_1849.jpg)> (14.04.2016).

# Tote auf Reisen?

## Mobilität und Transport von Leichen in Deutschland

von Marlene Lippok

**Der** Begriff Mobilität ist heute in aller Munde. Die wenigsten Menschen können es sich noch vorstellen, ihr ganzes Leben an einem Ort zu verbringen. Im Zuge von Industrialisierung und Globalisierung ist das Leben der modernen westlich-industrialisierten Gesellschaft bestimmt von einer nach wie vor steigenden Mobilität. Doch betrifft dies tatsächlich nur das Leben?

Neben Leistungsfähigkeit, Jugendlichkeit und medizinischen Hochleistungen wird die eigene Sterblichkeit gerne vergessen. Damit einhergehend wurden im historischen Verlauf sämtliche Aufgaben, die mit Sterben, Tod und Bestattung zu tun haben, nach und nach in professionalisierte Hände gegeben. BestatterInnen als Hauptakteure im Aufgabenbereich einer anthropologischen Konstante – der Totenfürsorge – übernehmen inzwischen nahezu alle Aufgaben rund um die Versorgung Verstorbener: die Betreuung und Beratung von Hinterbliebenen, das Herrichten und Einsargen des Leichnams und die Organisation der Bestattung. Ein wichtiger Punkt bekommt meist wenig Aufmerksamkeit: Der Transport des Leichnams. Er muss vom Ort des Todes zum Ort der Bestattung gelangen. Über das „Wie“ existieren nur vage Vorstellungen. Auch in der Forschung ist der Totentransport bisher ein Randthema.

Warum? Da die wenigsten Menschen direkt auf dem Friedhof versterben, könnte ohne den Totentransport kaum eine Bestattung stattfinden. Mit der Frage, wie Menschen mit ihren Verstorbenen umgehen und wie sich dieser Umgang verändert, können gesellschaftliche Prozesse sichtbar gemacht werden. Da der Transport der Verstorbenen ein elementarer Bestandteil dieses Umgangs ist, gibt es keinen ersichtlichen Grund, warum er nicht betrachtungswürdig erscheint. Auch an ihm lassen sich viele gesellschaftliche Entwicklungen nachvollziehen, durch eben jene sich der Vorgang des

Totentransports wandelte. Der Totentransport kann damit nicht nur exemplarischer Anknüpfungspunkt an den Umgang mit Verstorbenen sein, sondern gleichfalls als Spiegel der Gesellschaft fungieren. Aus diesem Grund beschäftigt sich vorliegender Aufsatz mit diesem Thema.

Die der Arbeit zugrunde liegende Feststellung ist, dass die Mobilität der Verstorbenen parallel mit der der Lebenden ansteigt. Welche Faktoren spielen dabei eine Rolle? Wie nehmen BestatterInnen ihre Rolle als Leichentransporteure und die länger werdenden Transportwege wahr und welchen Bedeutungsgehalt sprechen sie dem Totentransport zu?

Nach der Darstellung der die Mobilität der Verstorbenen begünstigenden Faktoren werden der Forschungsstand und die gesetzlichen Rahmenbedingungen herausgearbeitet. Im Anschluss daran wird das von dem Soziologen Erving Goffman entwickelte Modell des sozialen Theaters skizziert, da es zur Analyse der im Folgenden ausgewerteten Interviews mit drei Bestattern herangezogen werden soll. Der Zugang erfolgt über zwei Themenaspekte. In einem ersten Schritt geht es um die generelle Wahrnehmung des Totentransportes. Anschließend wird die Praxis thematisiert, Verstorbene zur Kremation über weitere Strecken als nötig zu transportieren.

## **Die Mobilität der Verstorbenen**

In den letzten Jahrzehnten nahm die Mobilität der Verstorbenen deutlich zu. Dies ist in erster Linie auf die aus vielfältigen Gründen steigende Mobilität der Lebenden zurückzuführen, die auch mehr Todesfälle an unterschiedlichsten Orten mit sich bringt. Neben dem klassischen Tourismus spielt auch der Medizintourismus eine immer größere Rolle. Berufliche wie private Umstände führen zu einer Lockerung des Familienverbands, durch die einzelne Familienmitglieder sowohl einer Generation als auch generationsübergreifend an unterschiedlichen Orten leben. Nach dem Tod findet häufig eine Zusammenführung statt, dann werden die Verstorbenen dort bestattet, wo die Angehörigen leben.

Einer der wichtigsten Faktoren ist die Migration. Immer noch wird ein großer Teil vor allem der muslimischen MigrantInnen nach dem Tod zurück in das Heimatland überführt.

Aber auch innerhalb der Bestattungstraditionen selbst finden sich viele Gründe, die zu einer Zunahme der Mobilität führen. Dabei können zum einen die Wege zwischen den klassischen Stationen<sup>1</sup> eines Leichnams länger werden als auch neue Wege entstehen. Das einfache Erdbegräbnis am nächstliegenden Friedhof ist längst nicht mehr die erste Wahl. Die stetige Zunahme von Kremationen führt zu zusätzlichen Transportwegen zwischen Sterbeort, Krematorium und Friedhof. Hier werden im Falle einer Kremation immer öfter die Fahrten nicht mehr von den Bestattern durchgeführt, sondern vor allem bei privatisierten Krematorien von deren Mitarbeitern.<sup>2</sup> Diese nutzen meist keine klassischen Leichenwägen, sondern nicht gekennzeichnete Kastenwägen für den Transport der Leichen.<sup>3</sup> Darüber hinaus existieren inzwischen auch Subunternehmer, die im Auftrag von Bestattern Totentransporte durchführen.

Aufgrund von Provisionen, die Krematorien an BestatterInnen zahlen und der Möglichkeit, im Ausland zu günstigeren Preisen zu kremieren, greifen BestatterInnen dabei nicht immer auf das nächstliegende Krematorium zurück. Auch die zunehmende Bandbreite an Beisetzungsformen der Asche verlängert den Weg vom Todesort zum endgültigen Bestattungsort. Ein Beispiel hierfür sind Naturbestattungen – die Dichte an Bestattungswäldern reicht nicht an die der Friedhöfe heran – oder die Seebestattung.

Zudem führt das streng reglementierte Bestattungsrecht in Deutschland dazu, dass Menschen sich im durchweg liberaleren Ausland bestatten lassen, entweder um die Asche verstreuen zu können oder um den in Deutschland herrschenden Friedhofszwang zu umgehen.

---

<sup>1</sup> Zu den klassischen Wegstationen eines Leichnams zählen: Todesort, Abschiedsraum, Kühlzelle, Pathologie, Bestattungsinstitut, Waschraum, Leichenhalle, Krematorium, Friedhof, Aufbahrungshalle, Grab. Welche der Stationen ein Leichnam in welcher Reihenfolge zurück legt ist dabei durchaus unterschiedlich.

<sup>2</sup> Akyel, Dominic: Die Ökonomisierung der Pietät. Der Wandel des Bestattungsmarktes in Deutschland (= Schriften aus dem Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung, Köln, Bd. 76). Frankfurt a.M. 2013, S. 73.

<sup>3</sup> Nölle, Volker: Vom Umgang mit Verstorbenen. Eine mikrosoziologische Erklärung des Bestattungsverhaltens (= Europäische Hochschulschriften, Reihe 22, Bd. 302). Frankfurt a.M. 1997, S. 33.

Wenn Teile der Asche in Schmuckstücke eingearbeitet oder zu einem Erinnerungsdiamanten gepresst werden, nimmt die Mobilität der Verstorbenen am Körper der Lebenden völlig neue Dimensionen an. Übertagt wird dies nur noch von der Möglichkeit, einen Teil der Asche ins Weltall schießen zu lassen.

Die Transportwege einer Leiche nehmen also sowohl innerhalb eines Landes, als auch international betrachtet zu.<sup>4</sup> Diese kurze Zusammenschau der die Mobilität der Verstorbenen steigernden Faktoren zeigt die Aktualität des Themas. Im Zentrum dieser Arbeit steht die Frage nach der Bedeutung des Totentransports und der steigenden Mobilität für Bestatter. Aus diesem Grund legen die angestellten Betrachtungen den Fokus auf die Faktoren, die innerhalb der gängigen Bestattungstraditionen zu einem Anstieg der Mobilität führen.

## **Forschungsstand, gesetzliche Regelungen und mediale Wahrnehmung**

Zum Umgang mit dem Leichnam und der Arbeit von Bestattern existieren zahlreiche Veröffentlichungen und Studien aus verschiedenen Blickwinkeln und Fachrichtungen. Der Transport von Verstorbenen – einer der zentralsten und grundlegendsten Aspekte des Umgangs mit dem Leichnam – wurde dabei fast vollständig ausgeschlossen. Es gibt lediglich eine einzige Publikation zum Thema. ‚Kiste Kutsche Karavan‘ ein Ausstellungskatalog, versteht sich als „kurzgefaßte Kulturgeschichte des Totentransportes“<sup>5</sup> und ist eine historisch bzw. technisch angelegte Studie.

Eine weitere Annäherung an das Thema muss über rechtliche Bestimmungen, den Umgang mit dem Leichnam, Bestattungsbräuchen an sich wie über das Transportgefäß, das Transportmittel und die beteiligten Akteure erfolgen. Bis auf den erwähnten Ausstellungskatalog spielt der Totentransport dort stets nur eine Nebenrolle. Dabei wirkt er eher wie ein lästiges Anhängsel im Umgang mit der Leiche, das der Vollständigkeit halber erwähnt werden muss, mit dem sich aber niemand differenziert beschäftigt. In der Regel

<sup>4</sup> Schiller, Gisela: Der organisierte Tod. Beobachtungen zum modernen Bestattungswesen, Düsseldorf 1991, S. 31.

<sup>5</sup> Sörries, Reiner: Kiste, Kutsche, Karavan. Auf dem Weg zur letzten Ruhe. Kat. Ausst. Kassel (Museum für Sepulkralkultur) 1999/2000. Kassel 1999, S. 163.



wird nur die Abholung der Leiche beziehungsweise der Umgang mit ihr an den verschiedenen Stationen und nie der Transport an sich thematisiert. Die Aussagen gleichen sich und wirken wie pauschalisierte Standardsätze. Betont wird stets die Abgeschlossenheit, unter der sich alles abspielt und der Versuch, die Öffentlichkeit auszuschließen. Dies geschieht zum einen durch das Durchführen der Fahrten zu Tageszeiten mit geringer Betriebsamkeit und durch die immer unauffälliger gestalteten Leichenwagen, die teilweise nicht mehr als solche erkennbar sind.

Exemplarisch hierfür stehen die Arbeiten von Sabine Helmers sowie Dagmar Hänel. Helmers<sup>6</sup> untersucht das Totenbrauchtum in modernen Krankenhäusern und legt ihr Hauptaugenmerk auf Personengruppen, die beruflich mit Leichen in Kontakt kommen. Dabei fragt sie, was nach dem Todeseintritt mit den Verstorbenen geschieht und welche Wege sie bis zur letzten Ruhestätte zurücklegen. Sie gehört zu den AutorInnen, die den Totentransport am genauesten beobachten, jedoch wirkt er eher als roter Faden, während der Schwerpunkt auf den einzelnen Stationen und dem Geschehen dort liegt. Hänel<sup>7</sup> analysiert Bestatter im 20. Jh. als einen tabuisierten Beruf. Als Marker der Tabuisierung beschreibt sie auch entsprechende Aspekte des Totentransports. Sie konzentriert sich dabei auf die Abholung der Leiche, und nicht auf den Transport an sich oder weitere Wegstationen.

Über einen anderen Aspekt nähert sich Dominic Akyel dem Thema. In einer Studie untersucht er den Wandel des Bestattungsmarktes im Kontext der Ökonomisierung. Den Bestattungsmarkt verortet Akyel unter den ‚legal-illegitimen Märkten‘, die zwar rechtskonform gehandelt werden, deren Austausch jedoch moralischen Restriktionen unterliegt.<sup>8</sup> Im Falle der Bestatter wird die Transformation von emotionalen Verlusten in ökonomische Gewinne als moralisch anstößig empfunden.<sup>9</sup> Dabei unterliegen sie einer Diskrepanz zwischen rechtlichem Status und moralischem Empfinden. Ihnen sei eine

---

6 Helmers, Sabine: Tabu und Faszination. Über die Ambivalenz der Einstellung zu Toten (= Krankheit und Kultur, Bd. 5). Berlin 1989.

7 Hänel, Dagmar: Bestatter im 20. Jahrhundert. Zur kulturellen Bedeutung eines tabuisierten Berufs (= Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 105). Münster u.a. 2003.

8 Akyel, 2013, S. 17-19.

9 Akyel, 2013, S. 81.

starke informelle Strukturierung durch soziale Erwartungen wie eine hohe Regeldichte zu Eigen, wobei die Grenzen zur Illegalität meist fließend verlaufen würden.<sup>10</sup> Grundsätzlich unterliege „die moralische Bewertung von Gütern einem stetigen, oft konflikthaft verlaufenden Prozess der Neudefinition“<sup>11</sup> Eine Ökonomisierung entspräche einer Legalisierung und Legitimierung wirtschaftlichen Handelns, wodurch Vorbehalte schwinden und sich vormals tabuisierte Formen wirtschaftlichen Handelns etablieren könnten. Weil Austauschverbote und Vermarktlichung in einem Spannungsverhältnis stehen, kommt es bei der Ökonomisierung legal-illegitimer Märkte wohl häufig zu moralischen Konflikten.<sup>12</sup> Mit Beginn der 1990er-Jahre entstanden Kooperationen einzelner Bestattungsinstitute mit Krematorien und Friedhöfen im angrenzenden Ausland. Hauptexportländer sind Niederlande, Tschechien, Schweiz und Frankreich. Die Bestattung im Ausland wurde zu einem eigenständigen Produkt ausgebaut und als preisgünstige Alternative vermarktet. Gleichzeitig entstanden erste Discount-Anbieter, die sich auf Kremationen im Ausland spezialisierten und wegen ihrer aggressiven Niedrigpreispolitik branchenintern massiv kritisiert wurden und werden.<sup>13</sup> Laut Akyel sei das gewinnstrebende Handeln von Bestattern in den letzten zwei Jahrzehnten zwar legitimer geworden, unterliege aber immer noch moralischen Verboten.<sup>14</sup> Indem er die Hintergründe der Handlungsweisen aufzeigt, thematisiert Akyel damit indirekt auch den Totentransport im grenzüberschreitenden Kontext.

Rechtlich betrachtet ist die Überführung nach DIN EN 15017 definiert als das „Verbringen eines Verstorbenen oder seiner sterblichen Überreste von einem Ort zu einem anderen vor der Bestattung.“<sup>15</sup> Ein Transport von Verstorbenen ist die „nationale oder internationale Überführung über Straße, Bahn, See oder Luft, die zwischen dem Todesort und dem endgültigen Beisetzungsort

<sup>10</sup> Akyel, 2013, S. 17-19.

<sup>11</sup> Akyel, 2013, S. 19.

<sup>12</sup> Ebd., S. 21-22.

<sup>13</sup> Ebd., S. 103-107.

<sup>14</sup> Ebd., S. 127.

<sup>15</sup> Barthel, Torsten/Diefenbach, Joachim/Gaedke, Jürgen: Handbuch des Friedhofs- und Bestattungsrechts. Mit ausführlicher Quellensammlung des geltenden staatlichen und kirchlichen Rechts. Köln 11 2016, S. 230.

notwendig ist.“<sup>16</sup> Der Transport muss mittels eines Leichenwagens erfolgen, der speziell für den Zweck der Überführungen von Verstorbenen hergerichtet ist und ausschließlich dafür verwendet wird. Die Beförderung soll dabei zügig und möglichst ohne Unterbrechung bis zum Bestimmungsort durchgeführt werden.<sup>17</sup> Wegen der genannten Regelungen ist der Transport im Rahmen der Versorgung Verstorbener und der Bestattung der einzige Aspekt, der nicht von den Angehörigen selbst übernommen werden kann.<sup>18</sup>

Totentransporte im Inland oder in die angrenzenden Nachbarländer werden überwiegend mit dem Leichenwagen durchgeführt, Transporte über weitere Strecken per Flugzeug.

Innerhalb der Landesgrenzen kann ein Leichnam beliebig transportiert werden, sofern die erforderlichen Unterlagen<sup>19</sup> mitgeführt werden.<sup>20</sup> In Gemeinden, in denen öffentliche Leichenhallen zur Verfügung stehen, ist jede Leiche spätestens 36 Stunden nach dem Tod dorthin zu überführen, wenn sie nicht innerhalb dieser Frist in eine andere Leichenhalle gebracht wird. Als Leichenhallen gelten auch geeignete Räume gewerblicher BestatterInnen.<sup>21</sup>

Komplizierter gestaltet sich die Situation bei einer Überführung ins Ausland. Dazu muss beim zuständigen Gesundheitsamt ein Leichenpass beantragt werden.<sup>22</sup> In der Regel sind entsprechend der Bestimmungen des jeweiligen Landes zusätzliche Unterlagen nötig, die oft ausschließlich in der Landessprache akzeptiert werden. Die Regelungen sind uneinheitlich und erfordern ein großes Fachwissen der BestatterInnen.<sup>23</sup> Neben den Überführungsbestimmungen der einzelnen Länder existieren mehrere

---

16 Barthel, 2016, S. 230.

Interessanterweise wird über die gesetzliche Definition ein einmaliger Transport impliziert, der die Komplexität des Totentransportes außer Acht lässt.

17 Barthel, 2016, S. 231-232.

18 Görke-Sauer, Martina: Trauerrituale. Abschied gestalten (= Praxisratgeber für Bestatter, Bd. 3), Düsseldorf 2008, S. 65.

19 In der Regel sind dies die Todesbescheinigung, im Falle einer Kremation die Bescheinigung über die zweite ärztliche Leichenschau und im Falle einer Infektionskrankheit eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Gesundheitsamtes. Bisping, Antje/Lichtner, Rolf: Internationale Überführungen in der Praxis. In: Bestattungskultur, 10 (2014), S. 42. Barthel, 2016, S. 231.

20 Barthel, 2016, S. 231.

21 Barthel, 2016, S. 227.

22 Barthel, 2016, S. 231.

23 Bisping, 2014, S. 42.

Abkommen, die den Totentransport über die Landesgrenzen hinweg regeln. Das ‚Internationale Abkommen über die Leichenbeförderung‘ vom 10. Februar 1937 regelt die Leichenbeförderung auf transnationaler Ebene.<sup>24</sup> Das sogenannte ‚Straßburger Abkommen‘ vom 11. November 1975 normt internationale Überführungen eines Teils der europäischen Länder.<sup>25</sup> Zusätzlich gibt es einige bilaterale Abkommen zwischen Bestatterverbänden einzelner Länder. Da nicht alle Länder vertreten sind, und keine weitere einheitliche Bestimmung existiert, ist die Regelung eher unbefriedigend. So treten in der Abwicklung internationaler Leichenüberführungen immer wieder Schwierigkeiten auf.<sup>26</sup> Dietmar Kurze und Désirée Goertz kritisierten schon 2012, dass „trotz der wachsenden Mobilität der Bürger und der steigenden Internationalisierung von Lebensläufen eine harmonisierende Regelung noch nicht konkret geplant ist.“<sup>27</sup>

Auch die interne Fachzeitschrift ‚Bestattungskultur‘ des ‚Bundesverbandes Deutscher Bestatter‘ veröffentlichte 2014 einen Artikel, der die teilweise schwer überschaubaren Regelungen rund um den Totentransport darstellt und gleichzeitig auch kritisiert.<sup>28</sup>

Urnen sind von sämtlichen Überführungsbestimmung ausgeschlossen. Sie werden in der Regel per Post versandt, allerdings schließen die meisten Beförderungsunternehmen in ihren Geschäftsbedingungen die Beförderung von Urnen aus,<sup>29</sup> der Versand erfolgt deshalb über DHL.<sup>30</sup>

Im medialen Bereich tritt der Totentransport in zwei Kontexten in Erscheinung. Zum einen wird über die Rücküberführung in Deutschland verstorbener MigrantInnen, vor allem im Zusammenhang mit türkischen ArbeitsmigrantInnen berichtet, die nach ihrem Tod in ihrem Herkunftsort bestattet werden wollen. Die Berichterstattung erfolgt neutral und zu rein informativen Zwecken.

24 Mitgliedsstaaten sind: Ägypten, Belgien, Chile, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Kongo, Mexiko, Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweiz, Slowakei, Tschechische Republik, Türkei. Ebd., S. 45.

25 Andorra, Belgien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Island, Lettland, Litauen, Luxemburg, Moldau, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Türkei, Zypern. Ebd., S. 45.

26 Barthel, 2016, S. 236.

27 Goertz, Désirée/Kurze, Dietmar: Bestattungsrecht in der Praxis. Bonn 2012, S. 654.

28 Bisping, 2014, S. 42-49.

29 Bisping, 2014, S. 42.

30 Barthel, 2016, S. 235.

Ein anderer Aspekt – die Praxis, Verstorbene kostengünstig im Ausland zu kremieren – beschäftigt im 21. Jh. immer wieder die Medien und wird dabei meist skandalisiert.<sup>31</sup> Die Tatsache, dass Leichen aus Kostengründen über die Grenzen transportiert werden, wurde dabei abwertend als ‚Leichentourismus‘ bezeichnet. Noch skandalöser erschien es, dass zu dieser Praxis Informationsfahrten – als ‚Kremationskaffeefahrten‘ titulierte – in die entsprechenden vor allem tschechischen und niederländischen Krematorien angeboten wurden. Dass dieselbe Praxis innerhalb der jeweiligen Landesgrenzen schon längst selbstverständlich praktiziert wird, wurde dabei nicht beachtet.

Die aktuelle Situation des Totentransports lässt sich anhand der vorhandenen Forschungsliteratur, der medialen Darstellung und der gesetzlichen Regelungen in nur unbefriedigenden Grundzügen nachvollziehen. Bevor die Annäherung ans Thema über einen empirischen Zugang erfolgt, werden die Grundzüge von Goffmans sozialem Theater dargestellt, da Überlegungen zu seinem Modell direkt in die Analyse einfließen sollen. Denn die von Akyel dargestellten Konflikte und deren Bearbeitung durch die Bestatter hängen von deren Inszenierung oder sozialräumlicher Strukturierung ab.

## **Inszenierung auf Vorder- und Hinterbühne**

Obwohl einige Autoren im Zusammenhang mit der Totenfürsorge Goffman beziehungsweise die von ihm geprägten Begriffe Vorder- und Hinterbühne verwenden, wenden sie seine Theorie nicht als Erklärungsmodell an. So nutzt zum Beispiel Hänel Goffman zur Systematisierung der Tätigkeitsfelder von Bestattungsinstituten und unterteilt diese in Tätigkeiten der Vorder- und der Hinterbühne.<sup>32</sup> Für Nölle obliegt den Darstellern der Vorderbühne der Kontakt mit den Angehörigen und damit zusammenhängende kaufmännische und sonstige Bürotätigkeiten, während den Darstellern der Hinterbühne

---

31 Zwei Beispiele: Hummel, Katrin: Kaffeeahrt ins Krematorium (21.06.2005), <[http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/gesellschaft-kaffeeahrt-ins-krematorium1230099.html?printPagedArticle=true#pagelndex\\_2](http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/gesellschaft-kaffeeahrt-ins-krematorium1230099.html?printPagedArticle=true#pagelndex_2)> (23.02.2016). Müller, Rebecca: Billig Bestattungen. Das Geschäft mit dem Tod (04.12.2011), <<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.billig-bestattungen-das-geschaef-mit-dem-tod.ac1a7818-002f-4e69-a0e6-75fb3baee045.html>> (23.02.2016).

32 Hänel, 2003, S. 49.

sämtliche Arbeiten an der Leiche obliegen.<sup>33</sup> Dabei würden die Mitarbeitenden auf der „Vorderbühne gegenüber den Hinterbliebenen das Bild der trotz des Todes fortexistierenden Persönlichkeit“<sup>34</sup> aufrecht erhalten, während sie „auf der Hinterbühne die Leiche während der Umgestaltungsarbeit als Sache“<sup>35</sup> behandeln.

Überraschend ist die Selbstverständlichkeit, mit jener Begriffe ohne weitere Erklärung genutzt werden, sie fungieren als Metaphern. Darüber hinaus scheinen jedoch die Sinngebungsprozesse viel interessanter. Bisher wurde Goffman im Kontext des Diskurses rund um die Totenfürsorge oder in seiner Rolle innerhalb desselben nicht entsprechend gewürdigt.

Goffman wendet die Grundprinzipien des Theaters auf sämtliche Vorgänge innerhalb einer Gesellschaft an. Indem er davon ausgeht, dass jeder Mensch und jedwede Art einer Institution ständig eine oder mehrere Rolle(n) spielt, versucht er über die Wirkmechanismen des Theaters die Wirkmechanismen der Gesellschaft zu erfassen. Eine Einteilung in Regionen – „eine Region [...] als Ort, der bis zu einem gewissen Grade durch Wahrnehmungsschranken begrenzt ist“<sup>36</sup> – teilt die Schauplätze in Vorder- und Hinterbühnen.<sup>37</sup>

Vorderbühnen sind dabei Orte, an „denen eine bestimmte Vorstellung im Gang ist oder sein kann.“<sup>38</sup> Dabei soll der Eindruck erweckt werden, im Rahmen der Tätigkeiten würden bestimmte Normen eingehalten.<sup>39</sup> Eine weitere Grundannahme ist, dass bei Tätigkeiten auf der Vorderbühne, „die in Anwesenheit anderer stattfinden, einige Aspekte, die den hervorgerufenen Eindruck beeinträchtigen könnten, unterdrückt werden.“<sup>40</sup>

Hinterbühnen dagegen sind Orte, an denen „Handlung stattfindet, die zwar auf die Darstellung bezogen ist, die aber mit dem [Eindruck], den sie erweckte,

---

33 Nölle, 1997, S. 29.

34 Ebd., S. 129.

35 Ebd.

36 Goffman, Erving: Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. München<sup>6</sup> 2008, S. 99.

37 Ebd., S. 99f.

38 Ebd., S. 123.

39 Ebd., S. 100.

40 Ebd., S. 104.

in Widerspruch steht.<sup>41</sup> Der hervorgerufene Eindruck wird widerlegt, Unterdrücktes kann in Erscheinung treten.<sup>42</sup> Dabei liege die Hinterbühne häufig „am Ende des Ortes, an dem die Vorstellung gegeben wird, und ist durch eine Zwischenwand und einen behüteten Zugangsweg von ihm getrennt.“<sup>43</sup> Um den erweckten Eindruck aufrechterhalten zu können, ist es für die Darsteller wichtig, dass kein Mitglied des Publikums die Hinterbühne betreten kann. Diese Trennungslinie sei überall in unserer Gesellschaft sichtbar.<sup>44</sup> Im Falle eines Bestattungsinstitutes zum Beispiel können die Angehörigen die Illusion haben, der Tote läge in tiefem Schlummer, wodurch es wichtig sei, sie von Arbeitsräumen, in denen Leichen gesäubert und hergerichtet werden, fernzuhalten.<sup>45</sup> Dadurch wird die Hinterbühne der Bestattung zum Projektionsort der Zuschauer, die dem nur bruchstückhaft Gesehenem in ihrer Vorstellung ein zeitlich und räumlich kohärentes Geschehen hinzufügen.

Als dritte Region führt Goffman das ‚Außen‘ ein, das „alle anderen Orte, außer den beiden bereits identifizierten“<sup>46</sup> umfasst. Hierzu zählen zum Beispiel Institutionen, innerhalb derer die Räume, die als Vorder- und Hinterbühne genutzt werden, durch Wände von der Außenwelt getrennt sind. Menschen, die außerhalb der Institution stehen, fungieren als ‚Außenseiter‘.<sup>47</sup>

In Bezug auf die stattfindenden Darstellungen unterscheidet Goffman drei wesentliche Rollen ihrer Funktion nach: die der Darsteller, die der Zuschauer und die der Außenseiter. Sie können nach den Informationen, die ihnen zugänglich sind, unterschieden werden. Die Darsteller seien sich des Eindrucks, den sie hervorrufen durchaus bewusst. Die Zuschauer wissen, was man ihnen mitteilt, und können durch genaue Beobachtung Zusätzliches erfahren. Die Außenseiter kennen weder die Darstellung noch den Anschein, den sie hervorrufen sollen. Natürlich können die Rollen auch entsprechend der ihnen zugänglichen Räume differenziert werden. Während Darsteller auf

---

41 Ebd., S. 123.

42 Ebd., S. 104.

43 Ebd., S. 105.

44 Ebd., S. 113.

45 Ebd., S. 106.

46 Ebd., S. 123.

47 Ebd., S. 124.

der Vorder- und Hinterbühne auftreten, erscheint das Publikum nur auf der Vorderbühne, die Außenseiter sind von beiden Regionen ausgeschlossen.<sup>48</sup>

## **Der Totentransport aus Sicht der Bestatter**

Im Rahmen dieser Arbeit wurden drei qualitative Interviews mit Bestattern geführt, die in unterschiedlichen Bestattungsunternehmen arbeiten – einem großen Bestattungsinstitut, das hauptsächlich Bestattungen innerhalb Deutschlands abwickelt, einem kleinen Bestattungsunternehmen, das sich auf Überführungen ins Ausland spezialisiert hat und einem größerem Familienunternehmen, das auch Kremationen im Ausland durchführt.

Schon während der Suche nach geeigneten Interviewpartnern fiel auf, dass das Interesse am Thema Totentransport zunächst etwas Verwunderung hervorrief. Ein Bewusstsein für die Bedeutung oder Brisanz dieses Themas schien zumindest bei den angefragten Bestattern zu fehlen. Der nicht vorhandene Diskurs zum Thema Totentransport führt offensichtlich dazu, dass auch unter den beruflichen Akteuren eine Aufmerksamkeit für diesen Bereich fehlt. Dies zeigte sich auch im Verlauf der Interviews.

Den Totentransport verknüpften die interviewten Bestatter mit einer technisch-bürokratischen Ebene. Über diese wurde in Form von gesetzlichen Vorschriften und nötigen Unterlagen bereitwillig gesprochen. Weitere Bedeutungsebenen sprach jedoch keine der befragten Personen von sich aus an, obwohl diese im Zusammenhang mit anderen Aspekten im Umgang mit dem Leichnam durchaus bekannt schienen und dort auch angesprochen wurden. Nachfragen über die Wahrnehmung oder Bedeutung des Totentransportes führten zunächst zu Schweigen oder Zögern.

Als ich angefangen habe, äh, (2) mit einem Kollegen damals, wir haben eine Leiche eingeladen, (2) sind eingestiegen, losgefahren, dann sagt er: Ja, jetzt sind wir halt zu dritt. (lacht) (2) Ja gut, aber mit den Jahren denkt man einfach nicht daran. Äh, es gibt gar kein besonderes Gefühl. Es ist halt ein Verstorbener.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> Ebd., S. 132.

<sup>49</sup> IP02\_19.01.2016, Z. 494-497.



Also eine Bindung stellt sich sehr schnell ein. [...] Also das hat man dann schon im Bewusstsein, dass das der jetzt ist, der da hinten drin ist und mit mir jetzt fährt. Aber es verliert sich ein bisschen unter dem Fahren. Das kommt dann vielleicht eher wieder beim Einstellen, wenn man dann ankommt.<sup>50</sup>

Das Fehlen eines besonderen Gefühls beim Fahren, beziehungsweise das Verschwinden einer Bindung zum Verstorbenen während des Transports gliedert den Totentransport aus den anderen Tätigkeiten im Umgang mit dem Leichnam aus, bei denen das Verhältnis zum Verstorbenen ein anderes ist. Innerhalb der Tätigkeiten der Totenfürsorge nimmt der Totentransport damit eine Sonderstellung ein. Von den Bestattern wird er offenbar als randständig empfunden. Die Einordnung des Totentransportes erfolgt über einen eher pragmatischen Zugang. Ein Bestatter spitzt dies weiter zu.

Meine Arbeit, wo ich jetzt auch mit meinem Inneren gefragt bin und auch mit dem Können gefragt bin, also das ist ja das Einbetten, was wir Fahrer machen.<sup>51</sup>

Das Schlimmste, was mir passieren kann, ist, wenn man denkt, wenn man dann nur ans Fahren denkt. Ja. (1) Das ist eigentlich nicht meine Aufgabe, das ist die Nebenaufgabe.<sup>52</sup>

Erstaunlich ist, dass dieser Bestatter hier das Ergebnis der Auswertung der Forschungsliteratur wiedergibt, die ebenfalls zeigt, dass das Thema Totentransport lediglich als bedeutungsloses Randthema – eben als ‚Nebenaufgabe‘ – wahrgenommen wird. Interessant ist zudem die selbstverständliche Nutzung der gängigen aber umgangssprachlichen Berufsbezeichnung Fahrer, während er sich gleichzeitig von genau dieser Tätigkeit distanziert.

Offensichtlich fällt es schwer, den Totentransport getrennt von den restlichen Aufgaben der Totenfürsorge zu betrachten. Dies ist einerseits einleuchtend, da die einzelnen Aufgaben untrennbar miteinander verbunden

---

<sup>50</sup> IP03\_31.01.2016, Z. 431-434.

<sup>51</sup> IP03\_31.01.2016, Z. 821-825.

<sup>52</sup> IP03\_31.01.2016, Z. 970-972.

sind. Andererseits funktioniert genau diese getrennte Betrachtung einzelner Aspekte der Totenfürsorge in anderen Bereichen problemlos.<sup>53</sup> Vielleicht ist dies auf die Unabdingbarkeit des Totentransportes zurückzuführen. Im Gegensatz zum Totentransport können die anderen Tätigkeiten der Totenfürsorge auch wegfallen – ein Leichnam kann ungewaschen und ohne Sarg bestattet werden. Ein Transport zumindest zum Friedhof muss jedoch immer erfolgen. Vielleicht zeigt sich hier aber auch erneut die Sonderstellung des Totentransportes innerhalb der Totenfürsorge.

Bisher konnte keine Bedeutungsebene, die über die rein praktische hinausgeht, aufgezeigt werden. Ein weiterer Versuch, einen Zugang zu erhalten, erfolgte über die Bedeutung des Totentransportes für die Angehörigen. Diesbezügliche Nachfragen führten bei den von mir befragten Bestattern zunächst zu Ratlosigkeit. Sie lösten auch diese Frage auf einer eher praktischen Ebene oder umgingen sie.

Ja, wir stellen den Angehörigen die Alternativen da, und sagen, sie haben die Möglichkeiten. Wo sollen wir kremieren? Die Angehörigen wählen das Krematorium in der Regel nach der Nähe aus.<sup>54</sup>

Dass wo er hinkommt wollen sie wissen. [...] Ja, oder wenn man jetzt jemand abholt, der gerade gestorben ist, wo die Leute nicht damit umgehen können, dann wollen die schon wissen, ja, wo fahren sie den jetzt hin? Fahren sie den bei uns hier im Dorf ins Leichenhaus mit der Trage, wenn er noch keinen Sarg hat, oder fahren sie den zu uns? Also die wollen schon wissen wo derjenige ist. Und manche sagen auch, ne, ich möchte das nicht, dass die jetzt hier weggommt. Auch wenn wir noch keinen Sarg haben. Stellt sie bitte hier ein.<sup>55</sup>

Ok, die meisten Fragen, die meiste Sache, die die Leute interessiert, ob die Leiche das aushält. Das heißt, ob die sich noch verabschieden können. (2) Ähm, und, entweder, wie gesagt, wird die einbalsamiert, oder man sagt halt so, wie es ist. Man muss den Verstorbenen transportieren, Sarg aufmachen und schauen, ob man den vorzeigen kann oder nicht.<sup>56</sup>

<sup>53</sup> Exemplarisch sei hier auf Thanatopraxie, die nur einen Bestandteil der Totenfürsorge darstellt, verwiesen: Mayer, Robert: *Embalming. Theorie und Praxis der Thanatopraxie*. Düsseldorf 2014.

<sup>54</sup> IP01\_18.12.2015, Z. 480-482.

<sup>55</sup> IP03\_31.01.2016, Z. 525-536.

<sup>56</sup> IP02\_19.01.2016, Z. 588-592.

Zwei der Bestatter sprechen im Kontext der Angehörigen lediglich über die Frage, wohin die Verstorbenen transportiert werden. In beiden Fällen können die Angehörigen darauf auch Einfluss nehmen, wenn sie möchten. Das Augenmerk liegt also auf dem Zielort und nicht auf dem Transport an sich. Die Beeinflussung des Zielortes wirkt sich dabei zumindest auf rein praktischer Ebene auf den Transport aus. Die Beobachtung, dass die Verortung des Leichnams und in manchen Fällen auch die räumliche Nähe zum Leichnam für Angehörige wichtig ist, steht dabei konträr zu der Praxis, dass Verstorbene immer weitere, für die Angehörigen oft nicht nachvollziehbare Wege zurücklegen.

Der dritte Bestatter bezieht das Augenmerk der Angehörigen ebenfalls nicht auf den Transport, sondern die Zeit danach. Statt der Verortung geht es hier um die Sorge, gewünschte Rituale – die Verabschiedung oder Aufbahrung am offenen Sarg – trotz Transport ungestört durchführen zu können. Der Bestatter bezog diese Aussage dabei auf Überführungen ins Ausland, die zu einer entsprechenden zeitlichen und räumlichen Ausdehnung der Totenfürsorge führt. Anlass zur Sorge scheint der Wunsch der Angehörigen hervorgerufen, die jeweiligen Bestattungsrituale im entsprechenden Heimatland durchführen zu können.

Die Wünsche der Angehörigen zeigen, wie eng die Tätigkeit des Totentransportes an die Bestatter gebunden ist. Erstaunlich ist, dass es sowohl für die befragten Bestatter als auch in der Literatur völlig außer Frage steht, dass Angehörige den Transport begleiten.

Auch hier sprachen die Bestatter lediglich eine praktische Ebene an. Ein anderes Bild zeigte sich jedoch mit der Frage, wie es ist, mit einem Leichenwagen zu fahren. Hier waren sich die Bestatter einig, dass gewisse Verhaltensregeln existieren, an die sich die Fahrer halten müssen.

Ich sag immer, wenn unsere Fahrer, unsere Überführungsfahrer, äh, die Verstorbenen so behandeln, wie den eigenen Vater oder Mutter, das reicht.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> IP01\_18.12.2015, Z. 52-54.

Du musst ganz einfach zum Verstorbenen, äh, den Verstorbenen genauso behandeln wie einen lebendigen Menschen. Ihn anziehen, ihn fahren, ihn umladen, ebenso, ob er lebt. Dass es ihm nicht weh tut. (2) Als ob er das alles merken würde. Dann kannst du nichts falsch machen. Ja. Das ist dann eben dieser Respekt. Und, äh, wenn einer mitfährt, dann fährt halt einer mit.<sup>58</sup>

Man muss mit einem Leichenauto immer, (2) sag ich mal, respektvoll fahren, ja, vielleicht nicht so schnell, also einfach ein bisschen, ähm, vorsichtiger, weil die **Anderen**, die vorbeilaufen, die wissen ja nicht, ob da einer drin liegt oder nicht.<sup>59</sup>

Also man sollte natürlich nicht irgendwie als Rambo durch die Gegend fahren, wobei es das leider auch gibt. Aber ich denke man sollte schon eher sauber durch die Gegend fahren. Insofern sollte die Fahrweise eigentlich so oder so einigermaßen rücksichtsvoll sein. (2) Aber sicherlich kann sich auch in der Fahrweise nochmal der Respekt gegenüber dem Verstorbenen äußern.<sup>60</sup>

Das Bewusstsein um die Notwendigkeit eines bestimmten Fahrverhaltens in der Öffentlichkeit kann als Zugang zu einer weiteren Bedeutungsebene gesehen werden. Wenn der Totentransport tatsächlich nur auf einer rein praktischen Ebene vonstattengehen würde, gäbe es schließlich keinen Grund, eine bestimmte Fahrweise als die Richtige zu implizieren. Interessant sind die in zwei Richtungen verlaufenden Begründungen. Zum einen soll durch das reglementierte Verhalten, also gemäßigtes Fahren, dem Verstorbenen Respekt gezollt werden. Dies wird erreicht, wenn der Verstorbene wie Vater oder Mutter behandelt wird, oder wie eine noch lebende Person. Zum anderen scheint die Reglementierung wichtig für die ‚Anderen‘. Die Anderen sind in diesem Fall nicht die Angehörigen, sondern eine zufällige Öffentlichkeit, auf die der Leichenwagen im Straßenverkehr trifft. Sie dürfen durch das Fahrverhalten des Leichenwagens nicht irritiert werden. Die Irritationen entstehen, wenn durch eine grobe Fahrweise ein fehlender Respekt gegenüber dem Verstorbenen gezeigt wird. Die Argumentationsweise zielt also rückwirkend auf den Verstorbenen ab.

58 IP02\_19.01.2016, Z. 498-502.

59 IP02\_19.01.2016, Z. 511-513.

60 IP03\_31.01.2016, Z. 450-454.

Die Aussagen zeigen jedoch, dass der geforderte Respekt generell notwendig ist und sich nicht nur auf den Transport bezieht. Auch wenn im Zusammenhang mit dem Fahrstil der Totentransport von den Bestattern erstmals mit Bedeutung aufgeladen wird, scheint die Allgemeingültigkeit der Argumentationsweise wieder als Indiz, dass der Totentransport scheinbar doch nicht als eigenständiger Deutungsträger fungieren kann. Die Argumentation verläuft dabei parallel mit den gängigen und oft genutzten Sprechweisen rund um Totenehre und Pietät.

Innerhalb der von Goffman aufgestellten Raumkategorien ist der Totentransport schwer zu verorten. Als Tätigkeit, die eindeutig dem Aufgabenfeld der Bestatter zuzuordnen ist und die ohne Beisein der Angehörigen ausgeführt wird, scheint er zunächst eindeutig auf der Hinterbühne stattzufinden. Dies scheint umso naheliegender, da der Totentransport abgesehen von einer Heimabholung von Prozessen der Hinterbühne eingerahmt ist. Entgegen der anderen Tätigkeiten der Hinterbühne findet er jedoch nicht in einem geschützten, schwer zugänglichen Raum statt – ein Charakteristikum der Hinterbühne – sondern in der Öffentlichkeit, und kann somit theoretisch auch von jedem wahrgenommen werden. Die Wahrnehmenden sind dabei kein eingeweihtes Publikum, sondern dem Geschehen zufällig und unfreiwillig beiwohnende Passanten. Somit könnte der Raum, indem der Totentransport stattfindet auch als Außen bezeichnet werden, und die zufälligen Passanten als Außenseiter, die vom Geschehen ausgeschlossen sind. Dem widerspricht jedoch die Auffassung der Bestatter, dass sie mit dem Verhalten während dem Leichentransport den Passanten durchaus gerecht werden müssen. Damit nehmen die Fahrer eine bestimmte Rolle ein und fungieren als Darsteller. Die zufälligen Passanten werden zu unfreiwilligen Zuschauern. Somit kann der Totentransport auch als Tätigkeit der Vorderbühne und als inszenierte Darstellung betrachtet werden. Dabei erfolgt die Inszenierung unabhängig davon, ob sie wahrgenommen wird. Aufgrund dieser Aspekte handelt es sich entgegen der ersten Annahme um eine Tätigkeit der

Vorderbühne, ohne dass dies im Bewusstsein der Bestatter liegt.<sup>61</sup> Da die Zuschauer jedoch nicht einem klassischen Publikum im Sinne Goffmans entsprechen, handelt es sich auch nicht um eine klassische Vorderbühne. In dieser Hybridität des Totentransportes könnte die bereits diagnostizierte Sonderstellung des Totentransportes begründet sein. Der Hybridität ist zugleich auch eine Fragilität der Konstruktion von Vorder- und Hinterbühne zu eigen. Einerseits sprechen die Bestatter über den Totentransport, wie es auf der Hinterbühne Sinn macht. Ihm wird dabei die Notwendigkeit einer bestimmten Professionalität abgesprochen, da der Kontakt zu den Angehörigen fehlt und er hinter den Kulissen stattfindet. Andererseits existiert dennoch ein Bewusstsein dafür, dass der Totentransport etwas Besonderes ist. Das zeigt sich, wenn über den Fahrstil gesprochen wird. Mit der rücksichtsvollen Fahrweise erkennen sie die Persönlichkeit der Leiche an, was im Sinne Nölles nur im Rahmen von Tätigkeiten der Vorderbühne geschieht.

Gleichzeitig sprechen mehrere Aspekte dafür, dass seitens der Bestatter versucht wird, den Totentransport auf der Hinterbühne zu fixieren. Hierzu zählen die immer öfter nicht eindeutig erkennbaren Leichenwägen und die Übernahme von Totentransporten durch Krematoriumsmitarbeiter und Subunternehmer. Darüber hinaus wird dem Bedürfnis der Angehörigen, den Transportmoment der Verstorbenen überblicken zu können, kein Raum gegeben, wie es zum Beispiel durch einen begleiteten Transport möglich wäre.

## Die letzte Reise auf Umwegen

Während es bisher um Mobilität im Sinne der Bewegungs- und Transportmomente des Leichentransportes ging, wird nun der Fokus darauf gelegt, wie mobil Leichen sein sollen oder dürfen. Dazu wurden die Bestatter zur Praxis der Kremation im Ausland befragt. Gleichzeitig soll damit auch ein Blick auf die generelle Praxis geworfen werden, nicht im nächstliegenden Krematorium zu kremieren. Dies kann interessant sein, weil im Rahmen des bereits genannten Mediendiskurses eine gängige Praxis des Totentransportes

<sup>61</sup> Vgl. hierzu IP02\_19.01.2016, Z. 511-513.

öffentlich kritisiert wurde, worüber eine Diskussion über legitime Handlungsweisen beim Totentransport entfacht ist, zu der sich die Bestatter positionieren konnten oder mussten. Anders als beim Totentransport allgemein konnte über den bestehenden Diskurs bereits eine Auseinandersetzung mit dem Thema erfolgen, die in diesem Kontext hilfreich sein kann. Die Praxis, aus Kostengründen nicht im nächstliegenden Krematorium zu kremieren, wird von zwei der interviewten Bestatter ausgeübt und das entsprechende Handeln zunächst legitimiert.

Ich finde das mit dem Leichentourismus wäre jetzt nicht unbedingt meine Sache, das jetzt so zu brandmarken. Ich glaube wichtiger ist insgesamt ja die Haltung, mit der man das macht.<sup>62</sup>

Es gibt auch nichts zu kritisieren. Was will man denn kritisieren? Es ist ja anerkannt.<sup>63</sup>

Den Tourismus gibt es, die großen Bestatter machen das. Ich weiß es, die machen das wirklich. (2) Ich glaube insbesondere die im Norden. Schnell nach Polen, schnell nach Tschechei. Ja, wie gesagt, einmal habe ich es versucht, das hat mir nicht wirklich Spaß gemacht, da fünf Stunden hinzufahren. [...] Ja gut, ich sehe aber auch nichts Schlimmes dabei.<sup>64</sup>

Die Legitimierung erfolgt nicht auf genereller sondern auf persönlicher Ebene. Interessant dabei ist die selbstverständliche Nutzung der Begriffe ‚Tourismus‘ beziehungsweise ‚Leichentourismus‘, letzterer ist von den Medien geschaffen und eindeutig negativ konnotiert. Im weiteren Verlauf sprechen die Bestatter offen die finanziellen Vorteile ihrer jeweiligen Kremationspraxis an.

Wenn sie eine Einäscherung in der Tschechei für 100 oder 120 Euro bekommen, und hier für 500 Euro. Und dann noch die Beisetzungskosten. Im Wesentlichen, in 90 Prozent ist es eine finanzielle Frage.<sup>65</sup>

Also eher machen das die Bestatter wegen dem Geld.<sup>66</sup>

---

62 IP03\_31.01.2016, Z. 408-410.

63 IP01\_18.01.2015, Z. 1000.

64 IP02\_19.01.2016, Z. 384-391.

65 IP01\_18.01.2015, Z. 336-338.

66 IP02\_19.01.2016, Z. 987.

Das freie Sprechen über finanzielle Vorteile – lange ein Tabuthema des Bestattungsmarktes – zeigt neben dem Hauptaspekt dafür auch die Legitimität der Praxis auf, einen Leichnam wegen finanzieller Vorteile weiter als nötig zu transportieren. Eine Praxis, die streng genommen sogar gegen das Bestattungsgesetz verstößt.<sup>67</sup> Erstaunlich ist, dass seitens der Akteure trotz der Legitimierung ihrer Praxis erstaunlich viele Relativierungen vorgenommen werden.

Aber ich bin da nicht wirklich scharf darauf, den armen Verstorbenen irgendwie 300 km weit zu fahren um einen 50er zu verdienen.<sup>68</sup>

Also vom ökologischen her ganz klar, ist es besser, wenn es in der Nähe ist als wenn man solche Fahrten macht.<sup>69</sup>

**Wir** machen das **nicht** gerne, oder auch nicht ungerne, nein, es wird gewünscht von den Angehörigen.<sup>70</sup>

Eine Praxis, die für sie als legitim gilt und an der nichts kritisiert werden muss, scheint weder attraktiv, noch führen die Bestatter sie gerne aus. Die Aussagen zeigen, dass den Bestattern der Diskurs über die Umwege im Rahmen kostengünstiger Kremationen bekannt ist. Allerdings fällt es ihnen schwer, sich eindeutig zu positionieren. Da sie die Praxis selbst ausüben, können sie sich schwer dagegen positionieren, da sie ja auch ihr eigenes Verhalten legitimieren müssen. Die Zustimmung wirkt aber trotzdem verhalten. Die Frage ist, wie sich dieses Verhalten erklären lässt. Sind sie sich selbst nicht sicher, wie sie die eigene Praxis bewerten sollen, oder trauen sie sich aufgrund der öffentlichen Kritik nicht, sich eindeutig zu positionieren?

Als nächstes stellt sich die Frage, wie der Problemdiskurs um die aus Kostengründen getätigten Umwege bei Kremationen eingeordnet werden kann. Letztendlich handelt es sich dabei um einen Konflikt zwischen der Erwartung und der tatsächlich ausgeübten Praxis. Derartige Konflikte entstehen immer dann, wenn eine Verschiebung zwischen der Vorder- und

---

67 Siehe Abschnitt Forschungsstand und gesetzliche Regelungen.

68 IP02\_19.01.2016, Z. 372-373.

69 IP03\_31.01.2016, Z. 419-420.

70 IP01\_18.01.2015, Z. 160-161.



der Hinterbühne stattfindet. Die historische Betrachtung zeigt, dass im Verlauf ein Großteil der Tätigkeiten rund um die Versorgung des Leichnams von der Vorder- auf die Hinterbühne verlagert wurde. Im Zusammenhang mit Kremationen im Ausland und den dazugehörigen Informationsfahrten geriet die Frage nach den Kosten der Bestattung und eine aggressivere Marketingstrategie – Werbung wurde von Bestattern bisher nur indirekt, diskret und versteckt durchgeführt – zum ersten Mal in den Fokus der Öffentlichkeit. Gesellschaftlich mit Bedeutung aufgeladene Prozesse, beziehungsweise deren Neuordnung, führen zunächst immer zu Konflikten. In ihnen zeigt sich aber stets auch die Bedeutung eines Themas für die Gesellschaft.

In genau diesem beschriebenen Spannungsverhältnis lässt sich die Praxis der Kremation auf Umwegen einordnen, innerhalb dessen agieren und argumentieren auch die Bestatter. Ihr moralischer Konflikt ist augenscheinlich. Die Nutzung des negativ konnotierten Begriffs ‚Leichentourismus‘ kann als erstes Indiz dafür betrachtet werden, da aufgrund der Kenntnis des Diskurses die Wertungsebene des Begriffes als bekannt voraus gesetzt werden kann. Durch die Reduktion der Legitimierung auf die persönliche Ebene wird die Angriffsfläche für Kritik verringert. Durch das offene Sprechen über die finanziellen Vorteile beziehen sie dagegen Stellung für den Diskurs, da sie eine Erwartung der Kritiker, das Schweigen über finanzielle Vorteile, nicht erfüllen. Das von Akyel angesprochene konflikthafte Ringen um eine Neudefinition moralischer Werte scheint sich auf dem Rücken der Bestatter auszutragen. Als Akteure im Dreh- und Angelpunkt des Diskurses werden sie damit zu Opfern medialer Stigmatisierung, indem die Normalität der Internationalisierung und der Globalisierung des Transportes und der Mobilität im Bestattungswesen moralisch auf eine rein lokale Mobilität eingeschränkt wird. In ihren Möglichkeiten, die Neudefinition zu beeinflussen, agieren sie gleichzeitig jedoch auch als Gestalter der Zukunft.

Ein Punkt blieb in den bisherigen Betrachtungen unberücksichtigt. Das generelle Phänomen der steigenden Mobilität von Verstorbenen. Erstaunlicherweise wird sie von den Bestattern nicht thematisiert. Ihr Vorhandensein und

ihre Auswirkungen zeigen sich dagegen schon an der Ausrichtung der Bestattungsunternehmen. Ein Aspekt, auf den alle interviewten Bestatter von sich aus zu sprechen kommen – die Schwierigkeiten des grenzüberschreitenden Totentransportes – zeigt zudem deutlich, wie aktuell die Mobilität der Verstorbenen für die Bestatter ist.

Da gibt es internationale Verträge, aber jedes Land hat auch ein bisschen andere Vorschriften. Ähm, das kommt ja selten vor, also Holland und Deutschland nicht, aber in der Schweiz. Belgien ist eine schöne Sache. Wenn Sie jemanden von Belgien, der da gestorben ist, hier her holen müssen, da gibt es eine Anlaufstelle, wo sie die Papiere bekommen. Da müssen sie durch das **halbe Land** fahren, um da die Papiere zu bekommen für den Rücktransport. Also da ist die Verwaltung noch am wickern.<sup>71</sup>

Diese Regeln sind eigentlich ganz einfach zu erfahren. Man geht auf Seite des jeweiligen Konsulats und da steht es meistens drin, oder man ruft dort an. Ah, es gibt unterschiedliche Regeln. Bei einem Land muss die Leiche einbalsamiert werden, beim anderen **nicht**. In Deutschland ist zum Beispiel die Einbalsamierung verboten, bis auf Ausnahmefall Leichentransport, da darf man wieder so eine oberflächliche Einbalsamierung machen, (holt Luft) Ähm, dann, wenn man zum Beispiel nach Israel transportiert muss man auch Trockeneis reinlegen, ob das was bringt weiß ich nicht, weil das ist in ein paar Stunden wieder flüssig. (lacht) Aber, ähm, das ist halt die Vorgabe. Wenn man durch Ungarn mit dem Auto transportiert, ich glaube, das waren 21 Schrauben, die man bei einem Sarg reindreihen soll, (holt Luft) warum auch immer. (lacht) Also es gibt ganz kuriose Regeln, je nach Land.<sup>72</sup>

Die Bestatter bestätigen, was verschiedene Autoren schon seit längerem anprangern. Unterschiedliche Transportregelungen verschiedener Länder erschweren den Alltag der Bestatter bei längst zur Routine gewordenen Auslandsüberführungen. Hier zeigt sich auch in Anbetracht der aktuellen Zuwanderung nochmals, wie wichtig es auch im Sinne einheitlicher Regelungen ist, die Thematik zu betrachten und öffentlich zugänglich machen.

<sup>71</sup> IP01\_18.01.2015, Z. 468-473.

<sup>72</sup> IP02\_19.01.2016, Z. 46-55.

## Fazit

Die den vergangenen Betrachtungen inne liegende Gemeinsamkeit ist die Hybridität des Totentransportes, durch die er schwer greifbar bleibt. Die einleitend angekündigten Rückschlüsse auf die Gesellschaft beruhen hauptsächlich auf dem Konflikt um die moralische Neubewertung von Gütern. Damit wird der Totentransport zu einem wichtigen Moment aktueller Entwicklungen der Bestattungskultur und mit ihm die Bestatter zu richtungsweisenden Akteuren. Ihre Rolle übernehmen sie dabei paradoxerweise innerhalb eines von ihnen offensichtlich wenig reflektierten Bereiches. Trotzdem sind ihre Aussagen erstaunlich einheitlich. Betrachtet man die Ergebnisse anhand der zu Beginn gestellten Fragen – wie nehmen BestatterInnen ihre Rolle als Leichentransporteur und die länger werdenden Transportwege wahr und welchen Bedeutungsgehalt sprechen sie dem Totentransport zu? – lässt sich übergreifend sagen, dass sie den Totentransport als nebensächliche Tätigkeit der Hinterbühne begreifen. Und das, obwohl er bewusst inszeniert wird und daher auch auf der Vorderbühne verankert ist. Die Widersprüchlichkeit steht dabei sinnbildhaft für die Hybridität des Totentransportes. Dabei wird er aus den anderen Tätigkeiten der Totenfürsorge ausgegliedert. Er stellt zum Beispiel keinen Aspekt dar, an dem Angehörige teilhaben können, um den Abschied und damit auch den Trauerprozess aktiv gestalten zu können, obwohl gerade dieser Aspekt der Totenfürsorge praktisch wie symbolisch am nächsten zu einer Begleitung auf der letzten Reise steht.

Ihre Rolle gestalten die Bestatter entlang der Hybridität des Totentransportes, sie wird je nach Kontext anders belegt. Sprechen sie über den Transport generell, verorten sie ihr Handeln eindeutig auf der Hinterbühne, die durch das Einhalten bestimmter Verkehrsregeln jedoch gleichzeitig auch als Vorderbühne fungiert. Die Grenzen scheinen fließend zu sein.

Diese Problematik wurde im Verlauf der Arbeit mittels des Begriffs der Hybridität und durch die Zuordnung einer Sonderstellung des Totentransportes innerhalb der Totenfürsorge gelöst. Eine andere Lösung wäre es, Goffmans Raumkategorien zu erweitern, und den Totentransport auf einer Nebenbühne zu verorten, auf der die Bestatter als Nebendarsteller agieren können.

Es konnte gezeigt werden, dass der Totentransport als die Tätigkeit innerhalb der Totenfürsorge, die gemeinhin am wenigsten mit Bedeutung aufgeladen wird, eben jene ist, an die trotzdem sehr spezifische gesellschaftliche Erwartungen gestellt werden und über die gesellschaftliche Konflikte ausgetragen werden. Das dem Totentransport in allen Bereichen anhaftende paradoxe Moment macht ihn zu einem spannenden Forschungsthema, das noch längst nicht zur Gänze ausgeschöpft ist.

**Marlene Lippok, geb. Herrmann, B.A.**, studiert seit 2009 Kunst- und Kulturgeschichte mit Schwerpunkt Europäische Ethnologie/Volkskunde an der Universität Augsburg und befindet sich aktuell am Ende ihres Masterstudiengangs. Dieser Aufsatz entstand im Rahmen einer eigenständigen explorativen Interviewstudie.

## **Quellen- und Literaturverzeichnis**

### **Interviews**

Interview IP01\_18.12.2015, geführt von Marlene Lippok.

Interview IP02a+b\_19.01.2016, geführt von Marlene Lippok.

Interview IP03\_31.01.2016, geführt von Marlene Lippok.

### **Forschungsliteratur**

Akyel, Dominic: Die Ökonomisierung der Pietät. Der Wandel des Bestattungsmarktes in Deutschland (= Schriften aus dem Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung, Köln, Bd. 76). Frankfurt a.M. 2013.

Barthel, Torsten/Diefenbach, Joachim/Gaedke, Jürgen: Handbuch des Friedhofs- und Bestattungsrechts. Mit ausführlicher Quellensammlung des geltenden staatlichen und kirchlichen Rechts. Köln<sup>11</sup> 2016.

Bisping, Antje/Lichtner, Rolf: Internationale Überführungen in der Praxis. In: Bestattungskultur, 10 (2014), S. 42-49.

Goffman, Erving: Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag. München<sup>6</sup> 2008.

Görke-Sauer, Martina: Trauerrituale. Abschied gestalten (= Praxisratgeber für Bestatter, Bd. 3). Düsseldorf 2008, S. 65.

Hänel, Dagmar: Bestatter im 20. Jahrhundert. Zur kulturellen Bedeutung eines tabuisierten Berufs (= Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 105). Münster u.a. 2003.

Helmers, Sabine: Tabu und Faszination. Über die Ambivalenz der Einstellung zu Toten (= Krankheit und Kultur, Bd. 5). Berlin 1989.

Goertz, Désirée/Kurze, Dietmar: Bestattungsrecht in der Praxis. Bonn 2012.

Nölle, Volker: Vom Umgang mit Verstorbenen. Eine mikrosoziologische Erklärung des Bestattungsverhaltens (= Europäische Hochschulschriften, Reihe 22, Bd. 302). Frankfurt a.M. 1997.

Schiller, Gisela: Der organisierte Tod. Beobachtungen zum modernen Bestattungswesen, Düsseldorf 1991.

Sörries, Reiner: Kiste, Kutsche, Karavan. Auf dem Weg zur letzten Ruhe. Kat. Ausst. Kassel (Museum für Sepulkralkultur) 1999/2000. Kassel 1999.

### **Internetressourcen**

- Hummel, Katrin: Kaffeeahrt ins Krematorium (21.06.2005), [http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/gesellschaft-kaffeeahrt-ins-krematorium-1230099.html?printPagedArticle=true#pageIndex\\_2](http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/gesellschaft-kaffeeahrt-ins-krematorium-1230099.html?printPagedArticle=true#pageIndex_2) (23.02.2016).
- Müller, Rebecca: Billig Bestattungen. Das Geschäft mit dem Tod (04.12.2011), <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.billig-bestattungen-das-geschaef-mit-dem-tod.ac1a7818-002f-4e69-a0e6-75fb3baee045.html> (23.02.2016).

## Reisen als Verstehensprozess – Reiseberichte der Wende (1989–1991)

von Sabrina Anders

**Günter** Gaus beschreibt in seinem Roman ‚Wendewut‘ die Wende als nostalgische Zeitenwende. Seine Sätze zeigen empfindsam erste Entwicklungen zur Ostalgie auf, was vor allem durch die weibliche Hauptfigur verdeutlicht wird. Dieser ist die Erzählerstimme sehr wohl gesonnen und der Leser begleitet die Frau auf ihrer Metamorphose während des 41. Jahres der DDR. Dabei wird vor allem die Differenz zwischen Ost und West beleuchtet. Die junge Frau

[...] hatte [...] sich mokieren können über die Weltfremdheit mancher westdeutscher Gesprächspartner. Die meisten von ihnen waren im Vergleich zu ihr, die einige Male in Polen und der Sowjetunion gewesen war, weitgereiste Leute. Aber ihr Blick auf den kleineren deutschen Staat war ihre Idee von der Realität, wenn sie zum ersten Mal die DDR besuchten oder auch schon öfter gekommen waren, aber stets die bundesrepublikanische Sonntagselle im Gepäck hatten, um sie an alles anzulegen, was ihnen ins Auge fiel. Von einem, der auszog, das Gruseln zu lernen.<sup>1</sup>

Diese Vorurteile der Touristen sollen den Mittelpunkt der vorliegenden Arbeit bilden. Es ist nicht leicht, Tourismus zu definieren, da bereits die Reise als solche in verschiedenster Art auftreten kann. Gemeinsam sind dem Touristen jedoch die Merkmale der Ortsfremdheit, der Temporarität sowie des Konsums.<sup>2</sup> Seit Ende des Zweiten Weltkrieges steigt das Reiseverhalten der Deutschen exponentiell. Hierbei können drei Grundtypen der Reise ausgemacht werden: Haupturlaubsreisen, zusätzliche Urlaubsreisen sowie Kurzurlaubsreisen. Interessant ist, dass Deutsche genauso gerne innerhalb Deutschlands verreisen wie es sie in die Ferne zieht.<sup>3</sup>

---

1 Gaus, Günter: Wendewut. Eine Erzählung. Hamburg 1990, S. 14-15.

2 Steinecke, Albrecht: Tourismus. Braunschweig 2011, S. 11-14.

3 Ebd., S. 31-46.

Deutschland und das andere Deutschland? Die DDR als Parallelwelt? Reiseerfahrungen der ‚Wessis‘ im Osten – Überheblichkeit oder kapitalistische Selbsterhöhung? Um diese Fragen zu klären, werden zunächst die Reisebedingungen im Osten geklärt. Hierbei soll die Reise in den Osten genauso beleuchtet werden wie die Problematik des Reisens für die Ostdeutschen. Unter dem Gesichtspunkt des Reiseberichts als ethnologischer Quelle wird Hans-Georg Gadamers Horizontbegriff zu klären sein. Für ihn ist Hermeneutik keine Theorie oder Methode, sondern das Phänomen des Verstehens und der Auslegung des Verstandenen. Dadurch etabliert Gadamer Hermeneutik als Weg zur Wahrheitsfindung in Wissenschaft, Kunst und Geschichte. Für diesen Prozess basal ist der hermeneutische Zirkel, den der Autor als Dialog versteht. Das Ergebnis dieses Dialogs ist die Horizonterweiterung, bei der eigene Vorurteile und Erkenntnisse hinterfragt werden.

Mit diesen Diskursen soll bei der Untersuchung der Reiseberichte in die DDR gearbeitet werden, um Reiseberichte als Moment der Verständigung zu identifizieren. Hierbei werden drei Reiseberichte in drei verschiedene Regionen untersucht werden, deren Perspektive ebenfalls variiert, da es sich um zwei Reiseberichte westdeutscher Touristen sowie einen Reisebericht aus der Sicht eines ehemaligen DDR-Bürgers handelt. Inwiefern die Perspektive für das Verstehen interessant sein wird, ist unter dem Kapitel ‚Reiseberichte der Wende als hermeneutischer Verstehensprozess zwischen Ost und West‘ nachzulesen. Auch ob Reisende ihre eigenen Vorurteile hinterfragen und ob die Reise ein Verstehensprozess ist, soll im Fazit geklärt werden. Vorerst gilt es einen kulturgeschichtlichen Einblick zum Reisen in die DDR zu erhalten. „Die DDR als Räuberhöhle, Galeere, Schreckenskammer. Westdeutsche, hereinspaziert ins Gruselkabinett. Da sei manches zu besichtigen.“<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Gaus, 1990, S. 91.

## Kulturgeschichtlicher Einblick – Reisen in der DDR und in die DDR

Wird der Reiseverkehr der BRD sowie der DDR betrachtet, so fällt auf, dass beide Staaten jeweils führend bei der prozentualen Zahl der Touristen sind.<sup>5</sup> Dies liegt an der politischen Verankerung des Reisens in beiden Ländern. So steht das Recht auf Urlaub seit seinen Anfängen in der Weimarer Republik in engem Zusammenhang mit den Gewerkschaften. Mit dem Erholungsfaktor rückt die Produktivitätssteigerung des Arbeiters durch Ruhephasen in den Mittelpunkt.<sup>6</sup> Während in den frühen Jahren der DDR Reisen ins kommunistische Ausland noch unterstützt wurden, wurde etwa das Reisen nach Polen aufgrund der dortigen Unruhen ab Anfang der Achtziger Jahre verboten, sodass organisierte Inlandsreisen den Schwerpunkt des DDR-Tourismus bildeten.<sup>7</sup> Um Reisen generell zu kontrollieren, wurden im sogenannten ‚Reisebüro der DDR‘ Stasi-Mitarbeiter eingesetzt, die die Auslandsreisen der Bürger dezidiert erfassten und dementsprechende Vorsichtsmaßnahmen ergriffen.<sup>8</sup> So waren diese Angebote negativ konnotiert.<sup>9</sup>

Die Reiselust und das Fernweh konnten die überschaubaren staatlichen Urlaubsangebote bei Weitem nicht stillen, die Ostdeutschen fühlten sich eingesperrt in ihrer Republik, in der ein Witz das Dilemma auf den Punkt brachte: „Was ist das kleinste Buch der Welt? Der DDR-Reiseatlas“.<sup>10</sup>

So bildete der Osten keinen attraktiven Urlaubsstandort und war auch für die deutschen Nachbarn trotz der Nähe und vieler familiärer Kontakte nicht unter den beliebtesten Reisezielen.<sup>11</sup> Zwar gab es Reisebüros, die auf Reisen in die DDR spezialisiert waren, da der Organisationsaufwand bei diesen

5 Friedrich Ebert Stiftung (Hg.): Urlaub und Tourismus in beiden deutschen Staaten. Bonn 1985, S. 5-7. [Während die DDR unter den kommunistischen Ländern den ersten Rang belegt, gilt die BRD als reiselustigster in der Marktwirtschaft.]

6 Ebd., S. 5-7.

7 Ebd., S. 20-34.

8 Appelius, Stefan: Das Reisebüro der DDR (19.07.2011), <<http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/deutschlandarchiv/53573/reisebuero-der-ddr?p=all>> (21.01.2016).

9 Krüger, Sönke: Über die Reisegewohnheiten von Osis und Wessis (22.03.2009), <<http://www.welt.de/reise/article3404795/Ueber-die-Reisegewohnheiten-von-Osis-und-Wessis.html>> (21.01.2016).

10 Ebd.

11 Friedrich Ebert Stiftung, 1985, S. 40-42.



innerdeutschen Reisen das alltägliche Maß überstieg, doch selbst mit deren Hilfe war der bürokratische Aufwand kaum zu überschauen.<sup>12</sup> Daran wurde ab 1979 gearbeitet, da die DDR-Führung zunehmend den wirtschaftlichen Nutzen von Tourismus erkannte und Westdeutsche als Zielgruppe gewinnen wollte.<sup>13</sup>

All das macht deutlich, daß der Tourismus – so unpolitisch wir ihn auch auffassen mögen, dennoch in der Ost-West-Politik im allgemeinen [sic!] und in der deutsch-deutschen Politik im besonderen [sic!] politische Auswirkungen hat, die wir nicht unterschätzen sollten.<sup>14</sup>

Somit musste sich die DDR als Urlaubsregion zunächst einmal erfinden.<sup>15</sup> Dies war die Aufgabe der sogenannten Fremdenverkehrs- und Rekreationsgeographie. Auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse zu geographischen Merkmalen der DDR konnten Marketingeffekte für den Tourismus entstehen. In enger Zusammenarbeit mit der UdSSR wurden die Ostseeküste sowie die Mecklenburger und die Brandenburger Seenplatten als wichtigste Urlaubsregionen innerhalb Ostdeutschlands definiert.<sup>16</sup> Hierbei wurden sogenannte kognitive Karten benutzt,<sup>17</sup> die es ermöglichten, Tourismus aus dem Westen und Propaganda in Einklang zu bringen.<sup>18</sup> Daraus entstand eine imaginäre Geographie, die mittels Korrelationen (Johann Wolfgang von Goethe, Johann Peter Eckermann, Caspar David Friedrich) positive Assoziationen beim möglichen Touristen weckte und so die Attraktivität des Reiseziels erhöhte.<sup>19</sup> In diesem Zuge wurden auch die

12 Schwier, Volker: Aspekte einer städtebaulichen Reise in die DDR. Oldenburg, 1987, S. 1-2. [Der Reisebericht dieser Studienfahrt aus dem Jahr 1985 behandelt den Städtebau der DDR – und widmet sich hierbei der historischen Architektur sowie den modernen Machtmechanismen bei der Planung des Städtebaus. Die Westdeutschen Studenten genießen dank dieser Studienfahrt einen Einblick in Akten und die Realpolitik der DDR – stets begleitet und kontrolliert von Beauftragten der DDR.]

13 Friedrich Ebert Stiftung, 1985, S. 48.

14 Ebd.

15 Görlich, Christopher: Urlaub vom Staat. Tourismus in der DDR. Köln/Weimar/Wien, 2012, S. 221-225.

16 Ebd., S. 226-235.

17 Downs, Roger M., Stea, David: Kognitive Karten. Die Welt in unseren Köpfen. New York, 1982. [Kognitive Karten stehen in Verbindung zu sogenannten mental maps. Die Begriffe bezeichnen Raumvorstellungen, die erst beim Menschen entstehen und nicht mit der Realität übereinstimmen. Daher gehen diese imaginären Landkarten mit Orientierung, aber auch mit Kreativität und Paradigmen (beispielsweise Heimat, Großstadt, Idylle) einher. Durch diese Karten im Kopf beginnt der Mensch, Räume zu verstehen und zu kategorisieren. Sie sind sehr subjektiv geprägt und eignen sich gut für Marketing sowie Propaganda. In der sozialwissenschaftlichen Geographie stößt dieser Begriff auf ein breites Interesse. Gleichzeitig ist er relevant für interdisziplinäre Theorien zum Raum.]

18 Görlich, 2012, S. 235-244.

19 Ebd., S. 245-261.

sogenannten Interhotels gegründet, die Luxus versprochen, jedoch zunächst einmal Geld für Luxus einbringen sollten.<sup>20</sup> So wiesen die „neuen Bundesländer [...] landschaftlich reizvolle und traditionsreiche Fremdenverkersregionen [auf]: Die Ostseeküste, der Harz, die Sächsische Schweiz, der Thüringer Wald und das Erzgebirge.“<sup>21</sup> Die Tradition dieser Urlaubsorte begann jedoch erst mit der veränderten Einstellung der Politik zu Tourismus. Was vormals der sozialistischen Kultur diente und stark reglementiert wurde, wird nun für Touristen aus dem kapitalistischen Westen attraktiv gemacht.<sup>22</sup> Beliebte waren diese Gäste vor allem, „da sie mit frei konvertierbaren Devisen zahlten.“<sup>23</sup> Trotz der neu entdeckten Möglichkeit, Gewinne zu machen, blieben ostdeutsche Fremdenverkehrsziele und -wege veraltet. Hier ist nach der Wende eine positive Entwicklung zu betrachten. Schon 1999 konnte der Osten die alten Bundesländer einholen und gilt heute als attraktive Naherholungsregion,<sup>24</sup> doch „auch mehr als zehn Jahre nach der Wiedervereinigung [besteht] weiterhin ein großer Bedarf, mit Hilfe von Informations- und Marketingkampagnen bestehende Imagedefizite auszugleichen.“<sup>25</sup> Wie interessant das Reisen in die DDR durch die Wende wurde, zeigt eine Extraausgabe des ‚MERIAN‘<sup>26</sup> zum Thema DDR aus dem Jahr 1990. Die Zeitschrift widmet sich mittels bekannter Autoren wie Günter Gaus, Erich Loest oder etwa Christa Wolf der DDR als Reiseziel. Bereist werden hierbei etwa Dresden,<sup>27</sup> aber auch das Spreeland<sup>28</sup> und die Vergangenheit<sup>29</sup> – doch insgesamt spiegelt das Magazin vor allem die philosophischen und friedlichen Bewegungen für die Einheit wider. Dies zeigt, dass die deutsche Einheit auch ein Interesse der Bevölkerung verwirklicht, das eigene Land kennenzulernen.

20 Seipp, Bettina: Was aus den Hotels des Sozialismus wurde (26.10.2009), <<http://www.welt.de/reise/article4984328/Was-aus-den-Hotels-des-Sozialismus-wurde.html>> (21.01.2015).

21 Kaiser, Claudia: Die Tourismusentwicklung in Ostdeutschland von der DDR-Zeit bis heute. In: Becker, Christoph/Hopfinger, Hans/Steinecke, Albrecht (Hg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. München 2004, S. 112.

22 Ebd., S. 112-114.

23 Ebd., S. 114.

24 Ebd., S. 114-123.

25 Ebd., S. 123.

26 Keller, Will (Hg.): DDR. Hamburg 1990.

27 Ebd., S. 36-48.

28 Ebd., S. 84-87.

29 Ebd., S. 128-136.

## Horizontverschmelzung – Reiseberichte als Weg der Verständigung

Das Ziel dieser Arbeit ist es, die Reise als Verstehensprozess zu definieren. Hierbei soll nun Gadamers Verständnis einer universellen Hermeneutik vorgestellt werden, um mit den Kategorien dieser Methode die Reiseberichte aus der Zeit der Wende zu betrachten. Ein ähnliches Verfahren wendet beispielsweise der Soziologe John Urry bei seiner Analyse der Reise als touristisches Phänomen an.<sup>30</sup> Die hermeneutische Lesart bietet sich vor allem für den politisch aufgeladenen Diskurs rund um die Deutsche Demokratische Republik an, da Gadamer das Gespräch in den Mittelpunkt seiner Theorie stellt. Helmut Schmidt etwa betont:

Für die Deutschen [...] ist heute die Identifikation mit der eigenen Nation schmerzhaft und schwierig – und zwar nicht nur wegen Ausschwitz, sondern auch wegen der rücksichtslosen, brutalen Art der Teilung. [...]

Wir müssen lernen, mit der Teilung zu leben, [...] gleichwohl aber das Ziel einer Überbrückung der Grenzen oder eines gemeinsamen Daches nicht aus den Augen verlieren. Und wir müssen lernen, das Augenmaß für das Mögliche und das Machbare zu pflegen.

Zu dem für uns Möglichen gehört jedenfalls das Gespräch zwischen den Deutschen auf beiden Seiten. Gespräch bedeutet nicht nur, selbst zu sprechen, sondern es bedeutet auch, dem anderen zuzuhören, ihm Fragen zu stellen und ihm Antworten zu geben – auch dem Funktionär der SED und des Staates DDR.<sup>31</sup>

1986 sieht der Altkanzler die Wiedervereinigung noch in weiter Ferne, doch es ist interessant, dass er das Gespräch und den direkten Kontakt als Lösung herausstellt. Dieser Aspekt des gegenseitigen Verstehens soll nun mit Gadamer beleuchtet werden, doch zunächst stehen Reiseberichte als ethnologische Quelle im Mittelpunkt. Diese Schritte werden elementar für die Analyse der Reiseberichte sein.

---

30 Urry, John: *The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London 1990. [In diesem Werk wendet Urry Kategorien Foucaults zum Blick auf den Tourismus an, um die Ambivalenz des Tourismus als zum einen privates Lebensziel und zum anderen am Kapitalismus orientierte Industrie zu verschränken. So entwickelt er eine Soziologie des Tourismus, die historische wie gesellschaftliche Entwicklungen mit einbezieht.]

31 Schmidt, Helmut: Vorwort. In: Theo Sommer (Hg.): *Reise ins andere Deutschland*. Stuttgart/München 1987, S. 12.

## Reiseberichte als ethnologische Quelle

Herodot und Goethe verfassten Reiseberichte, doch auch Ethnologen wie Claude Lévi-Strauss oder Nigel Barley sind als Vertreter dieser Disziplin zu nennen. Die daraus entstandenen Werke machen deutlich, dass Ethnologie als menschliche Wissenschaft zu verstehen ist. Dabei geht es natürlich um die Fokussierung auf den Menschen, beziehungsweise das Volk, doch auch der Forscher zeigt sich menschlich, indem er seine empathischen und selbstkritischen Momente reflektiert. So rückt der Forscher – respektive der Autor des Reiseberichts – seinem Leser und Zuhörer nahe und ein positiver Austausch von Wissen entsteht.

Seit der Antike reisen Menschen zu Bildungszwecken und um sich zu vergnügen<sup>32</sup> – und seitdem verfassen sie Reiseberichte. Mit dem Mittelalter kam es zu einem Verfall des Straßennetzes, sodass auch das Reisen zunächst aus dem Alltag verschwand, was sich in der frühen Neuzeit wieder änderte.<sup>33</sup> Die einzige konstante Reiseform des Mittelalters bildete die Pilgerreise,<sup>34</sup> die auch heute noch, etwa durch Harpe Kerkeling, gesellschaftsfähig ist. Dieser religiöse Ansatz entwickelte sich ab dem Spätmittelalter und im 18. Jh. in voller Blüte zur Bildungsreise, die Adligen und Intellektuellen vorbehalten war.<sup>35</sup> Gerade diesen Reisen entspringt eine große Masse an literarischen Reiseberichten, die zwischen Realität und Fiktion schwanken – und stets eine Selbstdarstellung des Autors bedeuten.<sup>36</sup> Hier ist nicht zu vergessen, dass Reisen für Männer erheblich einfacher war als dies für Frauen gelten kann.<sup>37</sup> Vor allem mit der Gender-Forschung steigt der Druck, auch die Reisen der Frauen zu erforschen.<sup>38</sup> Dabei ist es wichtig, den literarischen Charakter der Reiseberichte von den ethnologischen Forschungsinhalten abzugrenzen.

32 Hachtmann, Rüdiger: *Tourismus-Geschichte*. Göttingen 2007, S. 26-30.

33 Ebd., S. 30-38.

34 Ebd., S. 39-42.

35 Ebd., S. 43-47.

36 Brilli, Attilio: *Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die „Grand Tour“*. Berlin 1997, S. 11-70.

37 Hachtmann, 2007, S. 62-65.

38 Habinger, Gabriele: *Frauen reisen in die Fremde. Diskurse und Repräsentationen im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert*. Wien 2006. [Habinger bietet in dem Band einen Überblick über den Forschungskontext zum Thema Frauenreisen. Gleichzeitig zeigt sie anhand der Kategorien Fremde, Raum und Mobilität die Polarität von Weiblichkeit auf. Dabei arbeitet sie stereotype, historische Muster ab, um unter Anlehnung eines Frauenbilds, das an Simone de Beauvoir erinnert, Frauen vorzustellen, die aus den historischen Vorstellungen ihrer Zeit herausgetreten sind, um sich selbst beim Reisen zu verwirklichen.]

Reiseberichte sind Texte und unterliegen damit poetischen Mustern – vor allem Reiseberichte mit Ich-Erzählern weisen zudem eine gewisse Selbstinszenierung auf. Diese gilt es kritisch zu hinterfragen, um die Reiseberichte als ethnologische Quellen wertzuschätzen. Auf diese Weise werden Reiseberichte als subjektive Geschichtserfahrungen zu Zeitzeugenberichten.

## **Gadamer's Hermeneutik – Reiseberichte als Verständigung**

In Gadamer's Werk ,Wahrheit und Methode. Grundzüge einer philosophischen Hermeneutik'<sup>39</sup> formuliert der Philosoph sein Verständnis einer universellen Hermeneutik, indem er sich unter anderem mit Friedrich Schleiermacher, Martin Heidegger und Edmund Husserl auseinandersetzt:<sup>40</sup>

Darum ist Hermeneutik auch nicht eine Methode, um gelegentlich auftretende Kommunikationsprobleme zu lösen, sondern sie ist unverzichtbare Voraussetzung aller qualifizierten Verständigung.<sup>41</sup>

Gadamer's Schwerpunkt liegt auf der Sprachlichkeit. Diese Abgrenzung von der romantischen Hermeneutik wird als universelle Hermeneutik bezeichnet.<sup>42</sup> Unter Rückbezug auf den eben erwähnten Heidegger definiert Gadamer historische Hermeneutik als Begrifflichkeit. Hierbei profitiert Gadamer's Ansatz von Wilhelm Diltheys Öffnung des vormals kunsttheoretischen Verständnisses der Hermeneutik hin zu einer gesamt-geisteswissenschaftlichen Lesart. Ferner verwendet Gadamer Heidegger's Gedanken des Zirkels für seine Ausarbeitung der Thematik und macht so den hermeneutischen Zirkel zur Grundlage seines Verständnisses. Dabei betont er die Notwendigkeit, eigene Vorurteile und Vorkenntnisse zu realisieren und gegebenenfalls anzupassen, um verstehen zu können.<sup>43</sup> Hierzu bedarf es einer Überwindung der eigenen „Vormeinung des Sprachgebrauchs“:<sup>44</sup>

---

39 Gadamer, Hans-Georg: Wahrheit und Methode. Grundzüge einer philosophischen Hermeneutik. Tübingen 2010.

40 Ebd. [Gadamer unterteilt sein Hauptwerk in drei Abschnitte, welche die „Freilegung der Wahrheitsfrage an der Erfahrung der Kunst“, die „Ausweitung der Wahrheitsfrage auf das Verstehen in den Geisteswissenschaften“ sowie die „Ontologische Wendung der Hermeneutik am Leitfaden der Sprache“ behandeln. In dieser Arbeit soll nur ein kurzer Teil des Werkes genauer besprochen werden. ]

41 Kimmich, Dorothee: Hermeneutik. Einleitung. In: Kimmich, Dorothee/Renner, Rolf G./Stiegler, Bernd (Hg.): Texte zur Literaturtheorie der Gegenwart. Stuttgart 2008, S. 23.

42 Ebd., S. 19-28.

43 Gadamer, 2010, S. 270-276.

44 Ebd., S. 272.

Es ist ja nicht so, daß man, wenn man jemanden anhört, oder an eine Lektüre geht, alle Vormeinungen über den Inhalt und alle Meinungen vergessen müßte. Lediglich Offenheit für die Meinung des anderen oder des Textes wird gefordert. Solche Offenheit aber schließt immer schon ein, daß man die andere Meinung zu dem Ganzen der anderen Meinungen in ein Verhältnis setzt oder sich zu ihr.<sup>45</sup>

Gadamer verurteilt das Vorurteil nicht, sondern fordert ein, es als positiven wie negativen Diskurs der eigenen Erfahrung zu erkennen.<sup>46</sup> Dementsprechend untersucht Gadamer die Begriffsgeschichte des Vorurteils seit der Aufklärung. Sein Ziel ist es, dazu anzuregen „zwischen Meinung und Wahrheit zu unterscheiden.“<sup>47</sup> Um dies zu erläutern, bezieht sich Gadamer auf Umdeutungen neuer und alter Ansichten in Bezug auf Historizität und widmet sich vor allem dem Verhältnis von Aufklärung und Romantik.<sup>48</sup> Er fordert in Anlehnung an diese Diskrepanz ein kritisches historisches Bewusstsein: „*Darum sind die Vorurteile des einzelnen weit mehr als seine Urteile die geschichtliche Wirklichkeit seines Seins* [Hervorhebung durch den Autor].“<sup>49</sup> Eine Rehabilitierung des Vorurteils als legitim ist folglich Voraussetzung für eine philosophische Hermeneutik. Dabei arbeitet Gadamer etwa Descartes Verständnis von Autorität auf.<sup>50</sup> So fordert er:

Am Anfang aller historischen Hermeneutik muß daher die *Auflösung des abstrakten Gegensatzes zwischen Tradition und Historie, zwischen Geschichte und Wissen von ihr stehen*.<sup>51</sup> [Hervorhebung durch den Autor]

Ferner reflektiert er die Unterscheidung von Geistes- und Naturwissenschaften. Seiner Ansicht nach ist die Geisteswissenschaft viel mehr in Geschichtlichkeit und Überlieferung eingerückt, während in der Naturwissenschaft der Gegenstand der Forschung im Mittelpunkt steht. Diese Fixierung in der Überlieferung zu verstehen, ist laut Gadamer Teil der hermeneutischen

45 Ebd., S. 273.

46 Ebd., S. 273-276.

47 Ebd., S. 277.

48 Ebd., S. 276-281.

49 Ebd., S. 281.

50 Ebd., S. 281-290.

51 Ebd., S. 287.

Erkenntnis.<sup>52</sup> Wesentlicher Bestandteil ist ebenso die Zirkularität des Verstehensprozesses, was mit der Sinnerwartung zusammen hängt:<sup>53</sup>

Freilich muß sich diese Erwartung berichtigen lassen, wenn der Text es fordert. Das bedeutet dann, daß die Erwartung umgestimmt wird und daß sich der Text unter einer anderen Sinnerwartung zur Einheit einer Meinung zusammenschließt. So läuft die Bewegung des Verstehens stets vom Ganzen zum Teil und zurück zum Ganzen.<sup>54</sup>

Hier wendet sich Gadamer von Schleiermachers biographischer Lesart ab und fordert eine Dialogform des Verstehensprozesses ein. Demnach beruht Verstehen auf Gemeinsamkeiten und einem Abgleichen der jeweiligen Vormeinungen. Von diesem Standpunkt aus versucht Gadamer, sich dem Begriff des Verstehens anzunähern. Für die These, dass Reisen einer Horizonterweiterung gleichkommen kann, bedeutet dies, dass die Reise idealiter eine echte Auseinandersetzung – um mit Gadamer zu sprechen ein echter Dialog – mit dem Zielort ist. Gadamer erarbeitet dies mithilfe der Kategorie der Zeit, die als historische Distanz zum Verstehen beiträgt. Dies liegt daran, dass für ihn die Wahrheit nur in einem Prozess ans Licht treten kann.<sup>55</sup> In diesem Sinne ist die Wirkungsgeschichte nicht zu vernachlässigen:

Es wird also nicht gefordert, daß man die Wirkungsgeschichte als eine neue selbstständige Hilfsdisziplin der Geisteswissenschaften entwickeln solle, sondern daß man sich selber richtiger verstehen lerne und anerkenne, daß in allem Verstehen, ob man sich dessen ausdrücklich bewußt ist oder nicht, die Wirkung dieser Wirkungsgeschichte am Werk ist.<sup>56</sup>

Folglich ist es relevant, die eigene Geschichtlichkeit mitzudenken, um sich der Wirkungsgeschichte, die nie ganz erschlossen werden kann, anzunähern. Wirkungsgeschichte im Zusammenhang mit Hermeneutik meint daher die eigene hermeneutische Situation.<sup>57</sup>

---

52 Ebd., S. 290-295.

53 Kritisch zu hinterfragen ist, dass diese Sinnsuche stets positiv aufgelöst werden soll. Gadamer spricht andernfalls von einem Scheitern des Verstehens. Diese Rückbindung wird etwa in der Dekonstruktion aufgelöst.

54 Gadamer, 2010, S. 296.

55 Ebd., S. 296-305.

56 Ebd., S. 306.

57 Ebd., S. 305-312.

Zum Begriff der Situation gehört daher wesentlich der Begriff des *Horizontes*. Horizont ist der Gedankenkreis, der all das umfaßt und umschließt, was von einem Punkt aus sichtbar ist. In der Anwendung auf das denkende Bewußtsein reden wir dann von Enge des Horizontes, von möglicher Erweiterung des Horizontes, von Erschließung neuer Horizonte usw.<sup>58</sup> [Hervorhebung durch den Autor]

Dieser Begriff findet sich bereits bei Husserl und Friedrich Nietzsche, die damit „die Gebundenheit des Denkens [...] charakterisieren.“<sup>59</sup> So ist der Horizont einerseits positiv als persönlicher Erfahrungsschatz zu werten und verweist andererseits auf die eigene Beschränktheit, die in einer idealen hermeneutischen Erfahrung angepasst werden kann. Im Gegensatz dazu reflektiert Gadamer mit Nietzsche den historischen Horizont, der scheinbar kein hermeneutisches Verstehen ermöglicht. Er stellt jedoch fest, dass es nur einen Horizont geben kann, der durch seine historische wie individuelle Beweglichkeit zum Verstehen beiträgt:<sup>60</sup>

Eine Überlieferung verstehen, verlangt also gewiß historischen Horizont. Aber es kann sich nicht darum handeln, daß man diesen Horizont gewinnt, indem man sich in eine historische Situation versetzt. Man muß vielmehr immer schon Horizont haben, um sich dergestalt in eine Situation versetzen zu können.<sup>61</sup>

So „ist Verstehen immer der Vorgang der Verschmelzung solcher vermeintlich für sich seiender Horizonte.“<sup>62</sup> [Hervorhebung durch den Autor] Folglich ist Hermeneutik stets ein in Relation setzen eigener und fremder sowie aktueller und historischer Positionen, also ein Prozess, der nie enden kann. Wird die Thematik dieser Arbeit betrachtet, so stoßen die Horizonte der Westdeutschen mit denen der Ostdeutschen sowie die jeweiligen Vormeinungen aufeinander. Gibt es nur einen Horizont, so müsste es möglich sein, dass sich der Reisende einem Verstehensprozess unterzieht und dadurch den eigenen Horizont erweitert. Der Reisebericht kann daher als verschriftlichte Form dieser Verständigung zwischen dem Touristen und seiner Destination identifiziert werden.

---

<sup>58</sup> Ebd., S. 307.

<sup>59</sup> Ebd.

<sup>60</sup> Ebd., S. 307-312.

<sup>61</sup> Ebd., S. 310.

<sup>62</sup> Ebd., S. 311.



## **Zeitzeugenberichte der Wende – Reiseberichte von 1989 bis 1991**

Reiseberichte sind daher als subjektiver Zugang zu Historizität sowie als Möglichkeit zum Kulturaustausch zu betrachten. Sie variieren in Abhängigkeit vom Erwartungshorizont stark. Dies gilt vor allem für polarisierende Reiseziele wie die DDR:

DDR – diese drei Buchstaben sind Ihnen sicher schon in der Zeitung, auf einer Messe, im Filmtheater oder anderswo begegnet. So wissen Sie, daß DDR die Kurzform für Deutsche Demokratische Republik ist – für den einen der beiden deutschen Staaten, die nach dem zweiten [sic!] Weltkrieg auf deutschem Boden entstanden sind. Je nachdem, wo Sie zu Hause sind und welche speziellen Interessen Sie besitzen, werden Sie andere Vorstellungen von der DDR haben.<sup>63</sup>

Diese Vorurteile greift auch Enzensberger in seiner Theorie zum Tourismus auf. Er bemängelt zunächst die fehlende wissenschaftliche Untersuchung des Phänomens Tourismus,<sup>64</sup> um ihn schließlich als Höhepunkt des Konsumdenkens im Kapitalismus zu identifizieren. Doch gerade diese Kritik am Tourismus entlarvt laut Hans Magnus Enzensberger lediglich die Polarität dieses Untersuchungsgegenstandes.<sup>65</sup> Dabei erklärt er die Reise zum anthropologischen Instinkt, der zunächst der Lebenssicherung diene, der aber immer mehr mit Sehnsuchtsdiskursen aufgeladen wird.<sup>66</sup> Diese Entwicklung führt laut Enzensberger zu einem Aufbegehren der ärmeren Schichten, denn nun würden alle verreisen wollen. Schließlich ist es die Befriedigung dieses Bedürfnisses, welche die Industrialisierung der Reise vorantreibt:<sup>67</sup> „Normung, Montage und Serienfertigung.“<sup>68</sup> Diese Regulierungen der Reise sind vor allem in der DDR wesentlich, doch es kommt in erster Linie auf den

63 Verlag Zeit im Bild Dresden: Kleine Reise durch die DDR. Dresden 1987, S. 5. [Dieser Reiseführer durch die DDR widmet sich speziell westdeutschen Reisenden, denen der Verlag Reiseziele quer durch die Republik vorstellt. Sämtliche Sehenswürdigkeiten sind hierbei als Spaziergänge aufbereitet, sodass auch eine Einbettung in historische Kontexte im Fließtext möglich ist. Der Reiseführer führt so in das Leben in der DDR ein, um Verständnis beim großen Nachbarn zu wecken.]

64 Enzensberger, Hans Magnus: Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie. Frankfurt a.M. 1971, S. 179-182.

65 Ebd., S. 182-185.

66 Ebd., S. 185-193.

67 Ebd., S. 193-206.

68 Ebd., S. 196.

Touristen an, inwiefern er dies akzeptieren und seinen Horizont erweitern kann. Dies soll nun anhand dreier Beispiele analysiert werden, um daraufhin das Kapitel mit einem kurzen Fazit abzuschließen.

## **Mecklenburg-Vorpommern – Vom „spröden Charme des Ostens“<sup>69</sup> (Frühling 1990)**

Sowohl Mecklenburg als auch Vorpommern sind im Verlauf der Geschichte immer wieder Austragungsorte des Ost-West-Konflikts geworden, sodass diese Ambivalenz – vor allem des damit verbundenen Freiheitsbegriffs – den Bürgern dort sehr vertraut ist.<sup>70</sup> Während sowohl in der Nachkriegszeit als auch während der DDR-Zeit der wirtschaftliche Wiederaufbau nur langsam anlief, ist seit der Wende von einer Hinwendung Mecklenburg-Vorpommerns an Europa zu sprechen.<sup>71</sup> Vor allem attraktive Urlaubsregionen wie Rügen erfahren mit der Wende eine Aufwertung ihres touristischen Potentials,<sup>72</sup> da politische Richtlinien der DDR oftmals auf Quantität ausgerichtet waren und touristischer Mehrwert in Form von Qualität trotz der guten Bedingungen (Strand, historische Architektur, Industrie) vernachlässigt wurde.<sup>73</sup> Diese guten Voraussetzungen entstammen der Geschichte Rügens, das seit 1793 aktiv am Badetourismus beteiligt war.<sup>74</sup> Mit der Gründung der DDR verlagerte sich der Tourismus vom gehobenen Bürgertum auf die Arbeiterschichten, doch dieser Binnentourismus bedingte nicht nur die Möglichkeit, dass alle reisen, sondern auch die Unmöglichkeit, zu reisen. In Form von Reglementierungen und Kontrollen war es auch für Arbeiter nicht einfach, ein Urlaubsdomizil zu ergattern, da die Anzahl trotz der erwähnten Fortschritte in Bezug auf Quantität sehr beschränkt war.<sup>75</sup>

69 Grothe, Solveig: Wende-Fotos. Ganz nah Ost (09.04.2009), <<http://www.spiegel.de/einestages/wende-fotos-ganz-nah-ost-a-949759.html>> (21.01.2016).

70 Benthien, Bruno: Mecklenburg-Vorpommern auf dem Wege nach Europa – ein geographischer Rück- und Ausblick. In: Albrecht, Wolfgang (Hg.): Mecklenburg-Vorpommern: Tourismus im Umbruch. 2., redaktionell verb. Aufl. (= Greifswalder Beiträge zur Rekreatiionsgeographie, Freizeit- und Tourismusforschung, Bd. 2). Greifswald 1993, S. 122-123.

71 Ebd., S. 126-131.

72 Helfer, Malte: Tourismus auf Rügen. Chancen und Risiken der Umstrukturierung infolge der deutschen Einigung. Saarbrücken 1993, S. 19-20.

73 Ebd., S. 21-53.

74 Ebd., S. 54-57.

75 Ebd., S. 57-62.

Inspiziert von Caspar David Friedrichs ‚Kreidefelsen auf Rügen‘ besuchte der Fotograf Karlheinz Jardner im Frühling 1990 die DDR. Daraus entstand eine Fotoreihe mit einem Reisebericht, der im April 2009 im Spiegel Online Ressort ‚Einestages‘ veröffentlicht wurde. Jardners Ziel ist die Natur Rügens, doch es sind vielmehr die Menschen, die ihm im Gedächtnis bleiben:

Alles stimmte! Die Landschaft begeisterte mich. Ich wollte wiederkommen. Fast noch wertvoller als das Gefühl, ein Ziel erreicht zu haben, war aber rückblickend die Begegnung mit den Menschen. Die Natur würde bleiben, das hatte ich mit dem Gemälde von Caspar David Friedrich gelernt, den Menschen aber standen große Veränderungen bevor.<sup>76</sup>

Dem zugrunde liegt eine Reise, bei der Jardner vor allem mit Bescheidenheit und Gastfreundschaft konfrontiert wurde.<sup>77</sup> Bereits dies ist eine Erweiterung seines Horizonts, denn einleitend schildert er sehr eindrücklich seine Vormeinungen und seine Angst, bei den ehemaligen DDR-Bürgern auf Ablehnung zu stoßen. Mit dieser Unsicherheit begibt sich der Fotograf auf seine Reise durch die DDR, um sich „treiben [zu] lassen.“<sup>78</sup> Es ist anzunehmen, dass er durch die eigene Offenheit Sympathien bei den Ansässigen wecken konnte, denn Jardner schildert eine heile Welt, in der „wildfremde“<sup>79</sup> Männer im Zimmer der Tochter übernachten dürfen. Gleichzeitig ist der Leistungsdruck zu spüren, den der westdeutsche Nachbar auf die ostdeutschen Bürger ausübt:

Die Menschen entschuldigten sich für das, was sie hatten. [...] Natürlich gab es auch solche, die skeptisch waren, vor allem Männer. [...] Was würde aus ihren Betrieben, den LPGs? Existenzängste, die ja nicht unbegründet waren.<sup>80</sup>

---

<sup>76</sup> Ebd.

<sup>77</sup> Menge, Marlies: Mecklenburg. Reisebilder aus der DDR. Köln 1989. [Reiseberichte nach Mecklenburg-Vorpommern schildern oftmals die Menschlichkeit und Freundlichkeit der Bürger. Auch Marlies Menges Werk zeugt davon, dass eine Reise nach Mecklenburg viel mehr eine Reise zu den Menschen ist, als Tourismus, der von Sehenswürdigkeit zu Kulturevent eilt. Gerade die Erfahrung der Natur und der enge Kontakt zur gastfreundlichen Bevölkerung scheinen diese Reisen zu einem Höhepunkt zu machen.]

<sup>78</sup> Grothe, 2009.

<sup>79</sup> Ebd.

<sup>80</sup> Ebd.

Hier wird Jardners Erzählstil deutlich, mit oftmals rhetorischen Fragen und angedeuteten Ellipsen weckt er beim Leser dieses Reiseberichts jene Empathie, die er selbst im Frühjahr 1990 verspürte. Dazu passt, dass er auch die Mängel der ehemaligen DDR aufzeigt, indem er für westliche Augen lächerliche Schaufenster schildert.<sup>81</sup> Dieser Eindruck wird vor allem durch die Fotos bestätigt. Während Jardner von der Tristesse der Mecklenburgischen Seenplatte enttäuscht ist, findet er in Rügen seine Vormeinung bestätigt:

Dort war die DDR ganz anders. Am besten gefiel mir der Ort Sellin mit seinen alten Holzvillen aus der Kaiserzeit, in denen früher der Adel zur Sommerfrische weilte. Davon erzählte mir der Strandfotograf Hans Knospe - [sic!] ohne zu verschweigen, dass an den Häuser „zu DDR-Zeiten nie was gemacht“ worden sei, weshalb sie nun so verfallen aussahen, wie ich sie vorfand.<sup>82</sup>

Jardner identifiziert sich mit dem ungleich älteren Fotografen, da beide in ihrer Kunst keine politische Intention vorantreiben möchten. Es geht vielmehr um Liebe zur Natur und der Freiheit am Strand – inwiefern diese biedermeierlich anmutende Beschönigung nun doch ein politisches Statement ist, bleibt eine Leerstelle.<sup>83</sup> Festzuhalten ist, dass selbst die Rügener Idylle als Urlaubsort der politischen Führung die Zwei-Klassen-Gesellschaft der DDR aufzeigt. Der Reisebericht endet mit Jardners Ziel, er sieht nun endlich die Kreidefelsen Caspar David Friedrichs – das Vanitas-Motiv als Bild für die DDR?

Jardners Respekt vor der Reise wandelt sich zu Ostalgie, doch inwiefern erweitert er seinen Horizont? Jardner veröffentlicht einen sehr strukturierten Reisebericht, der – mittels der Schilderung seiner Vormeinungen, der Reise durch die DDR und der Ankunft bei seinem Ziel, den Kreidefelsen – sehr klassisch aufgebaut ist. Die Argumentation des Fotografen zielt auf melancholische Grundstimmungen, doch auch auf die Betonung der Einheit und Gastfreundschaft ab. Er muss sich für diese Reise überwinden, er knüpft neue Kontakte und lernt das Land besser kennen, sodass durchaus davon zu sprechen ist, dass Jardner seine Vormeinungen aufarbeitet und im direkten Kontakt mit den ostdeutschen Bürgern zu einem gegenseitigen Verständnis findet.

---

81 Ebd.

82 Ebd.

83 Ebd.

## Berlin – Eine nostalgische Wende (Sommer 1990)

Während Berlin als zweigeteilte Stadt bis zur Wende touristisch sowohl durch die DDR als auch durch den Westen geprägt war, etablierte sich um die Stadt seitdem ein Hype. Berlin definiert sich als Stadt im Wandel, in der laut Volksmund alles möglich ist – nicht zuletzt beruht diese Identität auf der Mauer und ihrem Fall.<sup>84</sup>

Noch 1987 erscheint ein Reiseführer mit dem Titel ‚Ost-Berliner Ansichtssachen. Die halbe Hauptstadt‘.<sup>85</sup> In diesem Stadtführer widmet sich die Autorin dem Tourismus im Osten Berlins – unwissentlich, dass die Welt, die sie hier vorstellt nur drei Jahre später verschwunden sein wird. Dieser Reisebegleiter beschreibt eine moderne DDR, die sowohl Luxus (Prominenz<sup>86</sup> und Dampferfahrt<sup>87</sup>), Kultur<sup>88</sup> und Geschichtsbewusstsein<sup>89</sup> als auch Unterhaltungsmöglichkeiten für junge Besucher<sup>90</sup> bietet. In der BRD erschienen, wirft dieser Band doch Fragen auf – inwiefern schildert die Autorin hier Ziele, Gefühle und eine Gesellschaft, die der „Wessi“ tatsächlich so antrifft. Und wenn er sie nicht antrifft, wer hat dann Recht, der Reiseführer oder der Reisende?

Marko Martin, dessen Reisebericht nun analysiert wird, verlässt die DDR, da er aus politischen Gründen nicht für das dortige Abitur zugelassen wurde.<sup>91</sup> Im Sommer 1990 reist er in seine Heimat zurück und schreibt ein Reisetagebuch, das im Folgenden untersucht wird. Dieser Reisebericht widmet sich der Erinnerung. *Man könnte sagen: Deshalb wurde das Buch ja gerade geschrieben, wegen des zweiten Vergessens.*<sup>92</sup> Martin lebte bis Mai 1989 in der DDR und kehrt im Sommer 1990 zurück, um sich an ein Leben zu erinnern, mit dem er abgeschlossen hat,

---

84 Krajewski, Christian: Der Berlin-Tourismus im Spiegel von Angebot und Nachfrage. In: Becker, Christoph/Hopfner, Hans/Steinecke, Albrecht (Hg.): *Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick.* München 2004, S. 767-779.

85 Mörstedt-Jauer, Christa: *Ost-Berliner Ansichtssachen. Die halbe Hauptstadt, Berlin 1987.*

86 Ebd., S. 67-68.

87 Ebd., S. 81.

88 Ebd., S. 94-100.

89 Ebd., S. 38-61.

90 Ebd., S. 101-116.

91 Martin, Marko: Sommer 1990. München 2004, S. 5.

92 Ebd., S. 202.

das er aber mit *ins Pompös-Protestantische kippende[m] Tonfall*<sup>93</sup> und einer *vorläufig abstrakten Sehnsucht*<sup>94</sup> schildert.<sup>95</sup> Diese Rückkehr in die eigene Vergangenheit als Bewusstwerden der Zeitlichkeit ist ein häufiges Motiv, das sich auch in anderen Reiseberichten mit einem ähnlichen Setting findet.<sup>96</sup>

Mit der ersten Schilderung widmet sich Martin dem Grenzübergang, der geprägt ist von deutsch-deutschen Dissonanzen: *Die Sieger und die Verlierer. Das Wissen um die eigene Mitschuld, die Unkenntnis anderer Lebensformen*.<sup>97</sup> Dies ist ein typisches Merkmal der Reiseberichte, die Berlin behandeln. Gleiches stellt etwa Peter Merseburger in seinem Werk „Grenzgänger. Innensichten eines Journalisten“<sup>98</sup> fest. Ein Artikel aus der Süddeutschen Zeitung beschreibt das hierarchische Verhältnis wie folgt: „Besichtigung der DDR-Bürger wie im Zoo.“<sup>99</sup> Bei Martin steht die poetische Sprache in Kontrast zu der geschilderten Tristesse, die aus dem gegenseitigen Unverständnis der deutschen Bürger entsteht. Die Unsicherheit, wo sich das Leben nach der Einigung einpendeln wird, sorgt für Unruhe und Unsicherheit, die sich auf den Straßen mittels Geschäftsschließungen und -öffnungen und unbemannten Grenzübergängen bemerkbar machen. Damit einher geht auch ein seelischer Schmerz, ein Vermissen der alten Systeme:<sup>100</sup> *Wenn du jetzt auf die Straße trittst, ist das dein Land, war das dein Land, ist das kein Land mehr. Bist du jemals weggegangen?*<sup>101</sup>

93 Ebd.

94 Ebd., S. 203.

95 Ebd., S. 202-206.

96 Riedel, Manfred: Zeitkehr in Deutschland. Wege in das vergessene Land. Berlin 1991. [Als Beispiel hierfür soll Manfred Riedels philosophisch inspirierter Reisebericht gelten. Riedel setzt seine Rückkehr in die DDR in Kategorien Nietzsches ein, um so die Trennung der Deutschen als Bruch mit der individuellen Identität zu verstehen. Auf diese Weise möchte Riedel mit seinem Reisebericht die Chancen der Vergangenheitsbewältigung aufzeigen, wodurch das Werk stark politisch aufgeladen ist.]

97 Martin, 2004, S. 5.

98 Merseburger, Peter: Grenzgänger. Innenansichten der anderen deutschen Republik. München 1988. [Auch wenn Merseburger im Epilog seine Reiseerfahrungen anreißt, ist in seiner Schilderung die Fremdheit der DDR sowie seine Fremdheit in der DDR übermächtig. Merseburger betont zwar die Gemeinsamkeiten der beiden deutschen Staaten, doch es kommt kein hermeneutischer Dialog zustande, weil er den Horizont der DDR verurteilt und nicht mit ihm verschmelzen kann.]

99 Perkuhn, Anja: Das geteilte Berlin als Reiseziel. „Flippig sind weniger die Discos als die Leute“. Radtouren an der Mauer entlang und Besichtigung der DDR-Bürger wie im Zoo: Berlin als Reiseziel – vor der Wiedervereinigung (01.10.2015), <<http://www.sueddeutsche.de/reise/das-geteilte-berlin-als-reiseziel-flippig-sind-weniger-die-discos-als-die-leute-1.2665231>> (20.02.16). [Dieser Rückblick auf Reisen in die DDR betont den Kultfaktor Berlins als Touristenstadt vor allem durch die Reflexion der Grenze. Hier werden durch eine Vielzahl von Fotos moderne Hipster-Styles mit DDR-Muff in Korrelation gebracht, um so die Vorurteile, die auf der DDR liegen zu brechen und aufzuzeigen.]

100 Martin, 2004, S. 5-20.

101 Ebd., S. 6.

Diese Fragen spiegeln sich in der Wahrnehmung Berlins, denn einerseits ist nichts mehr wie es war, wohingegen andererseits alles gleich bleibt, sodass Resignation wie ein Schleier über Martins Erfahrung der Stadt liegt.<sup>102</sup> Den gleichen Eindruck vermittelt seine Schilderung der Menschen, die oftmals grotesk wirken, da alte Symbole nun neu und völlig anders konnotiert sind.<sup>103</sup> Ein *Mittagessen im Stasi-Komplex der Nomadenstraße/Ruschestraße. Pilzgulasch für 3 Mark 50*<sup>104</sup> kann nur verstörend wirken und macht deutlich wie Erinnerungsorte durch ihre Einschreibung in die Erinnerungskultur neu konnotiert werden. Martin selbst erscheint missmutig, da er die Revolution aufgrund seines Umzugs in den Westen nicht mitgestalten konnte. Seine Vorurteile werden durch diese Verschiebung der Werte ins Absurde gezogen, sie passen noch immer perfekt zu seiner Schilderung, doch die Neuerungen durch die Wende verzerren die Realität, sodass Martin seine Vorurteile nicht an die aktuellen Entwicklungen anpassen kann. Gleichzeitig beobachtet er die Bürger seiner ehemaligen Heimat mit dem überheblichen Blick des ‚Wessis‘:

*Haltestelle „Prenzlauer Allee“, ich steige aus. Sehe einen Stand mit den lange entbehrten Südfrüchten, Pfirsichen, Bananen. Die Kinder freuen sich. Musik dringt aus dem Kassettenrekorder von der anderen Straßenseite. Zigeuner und Rumänen bieten billige Zigaretten an oder betteln. [...] Im Gewühl entdecke ich Konrad Weiß, einer der Väter dieser Revolution, in kurzem Hemd und Sandalen. [...] Nach dem Wohnort gefragt, trage ich mich unter der Spalte „Gäste“ ein.<sup>105</sup>*

Martin versucht die politische Wende der DDR durch Gespräche mit ehemaligen Bekannten einzuholen, indem er ihre Erinnerungen für sich nutzbar macht, doch er empfindet *nicht mehr die Gemeinsamkeit des Eingesperrtseins*.<sup>106</sup> Diesen Zusammenhalt schildert Martin auch als gemeinsame Utopie des Westens, von dem alle träumten und der unerreichbar erschien. Dieser gemeinsame Traum steht in Abhängigkeit zum Erlebten – Uniformen, Kontrollen, Grenzen – doch

---

<sup>102</sup> Ebd., S. 5-20.

<sup>103</sup> Ebd., S. 21-28.

<sup>104</sup> Ebd., S. 21.

<sup>105</sup> Ebd., S. 29.

<sup>106</sup> Ebd., S. 34.

er wird mit der Wende nicht wahr. Vielmehr reagieren die Bürger mit Trotz und Ironie auf den Verlust ihrer Identität, der vom Westen nicht aufgefangen wird:<sup>107</sup>

*Ich gehe weiter. Linkerhand schließen sich den Häuserwänden Reste der Mauer an: bunt besprüht, witzige Sprüche: Ausländer, laßt uns mit den deutschen nicht allein — wir sind ein blödes Volk — Ich bin Volker.*<sup>108</sup>

Martin schildert auch die politischen Vorgänge im Haus der Demokratie. Er kennt die Pförtner und die Politiker noch, doch ihn verstören Annäherungen an Westdeutschland wie die Zusammenführung von Bündnis 90/Die Grünen oder etwa der Genuss von Fanta.<sup>109</sup> Auch hier zeigt sich, dass seine Vorurteile teils bestätigt werden, doch aufgrund seiner emotionalen Verwicklung in seiner persönlichen DDR-Erfahrung kann er das Neue nicht verstehen. Martin distanziert sich von dieser Stadt, deren *stasiversiffen Adern*<sup>110</sup> sowie den Veränderungen durch die Wende, doch auch seine eigenen Erinnerungen belasten das Bild der Stadt.<sup>111</sup> Seine Reise ist geprägt von Treffen mit alten Kontakten, wodurch die Dissonanz zwischen früher in der DDR und heute nach der Wende noch verdeutlicht wird. Martin begibt sich so auf die Suche nach den eigenen Erinnerungen und ihren Spuren in der Realität, was zugleich systemkritisch und nostalgisch wirkt.<sup>112</sup> Dabei definiert er sich als Beobachtender, dessen Reise nie enden wird:<sup>113</sup> *Vielleicht gibt es doch eine Ankunft, eine Vertrautheit irgendwo. Keine letzte Gewißheit, eine Bewegung eher, eine Abfahrt, die weiß, dass es eine Rückkehr gibt.*<sup>114</sup>

So führt ihn die Reise auch ins eigene Ich zurück, das stets die Heimat suchen wird. Dementsprechend forscht Martin mit dem Besuch der Großeltern in Chemnitz auch nach der eigenen Identität.<sup>115</sup> Doch auch die Stasi-Vergangenheit untersucht er mittels kleinerer Reisen in Dörfer, nach Limbach, Leipzig und Prag, das äußerst als positiver Gegensatz zu Berlin geschildert

<sup>107</sup> Ebd., S. 35-48.

<sup>108</sup> Ebd., S. 42.

<sup>109</sup> Ebd., S. 49-57.

<sup>110</sup> Ebd., S. 58.

<sup>111</sup> Ebd., S. 58-64.

<sup>112</sup> Ebd., S. 65-79.

<sup>113</sup> Ebd., S. 74-76.

<sup>114</sup> Ebd., S. 76.

<sup>115</sup> Ebd., S. 80-175.



wird, genauer.<sup>116</sup> *Nichts bleibt so, wie es ist.*<sup>117</sup> Und doch scheint es so, als würden zumindest Martins Vorurteile so bleiben wie sie sind, denn aufgrund seiner nostalgischen Gefühle kann er durch diese Reise keinen hermeneutischen Verstehensprozess erfahren.

### Erzgebirge – Mit der Wende kam die DDR? (1989 und 1991)

In ‚Unterwegs im Beitrittsgebiet‘<sup>118</sup> beschreibt Michael Rutschky drei Reisen in die DDR. Die erste führt ihn im November 1989 in ein Land, das bereits keines mehr ist.<sup>119</sup> Die zweite Reise zwei Jahre später führt Rutschky wiederum in den Osten – eine Reise in die Alternativlosigkeit.<sup>120</sup> Die letzte Reise, die in dieser Arbeit nicht behandelt werden soll, gleicht einer melancholischen Reise in das Vergessen und Vermissen:<sup>121</sup> „Alles ändert sich – „aber erst jetzt ist die DDR entstanden!“ wie eine einheimische Dichterin sagt.“<sup>122</sup>

Bekannt als „literarischer Ethnograph“<sup>123</sup> sind auch die Reiseberichte Rutschkys aus ‚Unterwegs im Beitrittsgebiet‘ essayistisch aufgearbeitet. So finden sich in diesem Werk kursiv gedruckte Zitate etwa aus Lehrbüchern oder auch seinen eigenen Tagebüchern, die das Erzählte unterstützen. Oftmals stoßen in den verschiedenen Textteilen die ostdeutsche Perspektive und die westdeutsche Sicht des Autors aufeinander, was teils zynisch und auch kritisch wirkt.<sup>124</sup>

Das umfangreiche Angebot des FDGB-Feriendienstes, des Reisebüros der DDR, des Jugendreisebüros, der betrieblichen Erholungseinrichtungen und des Campingwesens für In- und Auslandstourismus sowie die Inanspruchnahme durch die gesamte Bevölkerung der DDR bestätigen die Richtigkeit der Fremdenverkehrspolitik dieses Staates – *und dies ist eine der blanken Lügen, die sich die Bürger dieses Staates nicht mehr gefallen lassen möchten, gerade diese nicht.*<sup>125</sup> [Hervorhebung durch den Autor]

---

116 Ebd., S. 93-151.

117 Ebd., S. 200.

118 Rutschky, Michael: *Unterwegs im Beitrittsgebiet*. Göttingen 1994.

119 Ebd., S. 9-51.

120 Ebd., S. 53-92.

121 Ebd., S. 93-141.

122 Ebd., Klappentext auf der Buchrückseite.

123 Ebd.

124 Ebd., S. 9-92.

125 Ebd., S. 10.

Hier wird deutlich, dass gerade die scheinbar objektiven Zitate die Subjektivität des Autors provozieren. Auf Rutschkys erster Reise ist die DDR erst seit sechs Tagen – er reist am 13. November 1989 in die DDR – am Verschwinden, was sich im Reisealltag noch stark äußert.<sup>126</sup> So scheint es, ob der Menge ehemaliger DDR-Bürger auf dem Weg in den Westen, als sei Rutschky der Einzige, der in die DDR reist. Dementsprechend überquert Rutschky den Grenzübergang ängstlich und vor allem, dass seine Reise auch eine Arbeitsreise ist, lässt ihn zögern, möchte er doch nur Tourist sein.<sup>127</sup> Rutschkys Bericht stimmt mit den anderen Reiseberichten darin überein, dass der Grenzkontrolleur mit unerwarteter Höflichkeit sein eigenes Verhalten während des real existierenden Sozialismus parodiert.<sup>128</sup> Gerade diese neue Lässigkeit der Regierung versöhnt Rutschky mit seinem Auftrag:

*Du möchtest die DDR in ihrem neuen Aufbruch bereisen und darüber eine Reportage schreiben. [...] Man ließ mich ziehen, wohin ich ziehen wollte. Unterdessen war der Himmel zwar wieder grau verhangen, und das Grau als Grundton der DDR trat in den Straßen, durch die ich fuhr, wieder die Herrschaft an. Aber insgesamt erfüllte mich jenes Freiheitsgefühl, das, wie ich dachte, die Bürger der DDR insgesamt beflügle. So hätte ich daran teil.*<sup>129</sup>

Rutschky verbindet hier seine eigenen Vorurteile der grauen Tristesse, aber auch der neu gewonnen Freiheit mit seinem tatsächlichen Handeln und versetzt sich in die Ostdeutschen. Durch den direkten Kontakt mit den Menschen versteht er ihr Leben und ihren Alltag, sodass er seinen Horizont erweitern kann. Auch bei Rutschky sind die Gespräche mit DDR-Bürgern politisch aufgeladen, wobei sich die westlichen Gesprächspartner in ihren Vorurteilen bestätigt sehen, während jene aus dem Osten keine Bevormundung zulassen. Darüber hinaus wendet sich der Autor oftmals an den Leser, aber auch große Namen wie Günter Gaus spricht er an. Dadurch tritt er zugleich in einen Dialog mit der Realität und Menschen, die nicht an dieser Reise teilnehmen, wodurch er seine Erfahrungen teilt. Gleichzeitig beobachtet Rutschky eine

---

126 Ebd., S. 9-51.

127 Ebd., S. 9-14.

128 Ebd., S. 14-24.

129 Ebd., S. 14.

DDR, die *Erinnerung an die Bundesrepublik der fünfziger Jahre*<sup>130</sup> weckt.<sup>131</sup> *Auch das muss eine anhaltende Demütigung gewesen sein: daß das, was wenigstens von ferne so aussah wie im Westen, bei näherer Betrachtung auch nicht standhielt. Alles bloß Imitate.*<sup>132</sup>

Nach einem kurzen Aufenthalt in Ost-Berlin reist Rutschky mit einem neuen Bekannten ins Erzgebirge. Ab hier wird der Reisebericht oberflächlicher, die verschiedenen Stationen spiegeln sich nur kurz im Text. Es erinnert an einen Roadtrip, wenn die beiden Männer im Auto über Politik diskutieren, während die Städtenamen nur an ihnen vorbeiziehen. Dabei bleibt Rutschkys Eindruck einer DDR, die der Bundesrepublik um 1950 gleicht, bestehen.<sup>133</sup> Den ersten Halt machen die Beiden in Zwickau, doch im Mittelpunkt stehen exotische Südfrüchte – einmal mehr ein Beweis für die Vorurteile des Wessis<sup>134</sup> Diese stereotype Denkweise findet sich in vielen Reiseberichten der Westdeutschen.<sup>135</sup> Bereits am zweiten Tag nach seiner Ankunft in der DDR kommt Rutschky im Erzgebirge an, doch die Absicht, ohne Planung zu reisen, wird in der DDR zur Schwierigkeit, da die Fremdenverkehrswirtschaft tatsächlich nicht einwandfrei funktioniert. Rutschky schildert sich als Touristen, der auf Ressentiments und gleichzeitig eine liebevoll-ländliche Gastfreundlichkeit stößt. Nicht ohne Überheblichkeit grenzt sich Rutschkys selbsternannter Reisebegleiter von dem naiven, ängstlichen DDR-Bürgertum ab.<sup>136</sup> In Weimar hingegen steht vor allem die Vernachlässigung der historischen Bauten im Vordergrund:<sup>137</sup>

---

130 Ebd., S. 20.

131 Ebd., S. 15-24.

132 Ebd., S. 20.

133 Ebd., S. 24-47.

134 Ebd., S. 26-27.

135 Müller, Hans Georg: Im Tal der Ahnungslosen. Rückblick auf eine Reise nach Dresden vor der Wende. Frankfurt a.M. 1991. [Müller etwa schildert seine Reise in die DDR als Erfahrung des Fehlens. 1984 besucht er gemeinsam mit seiner Freundin, die aus der Region stammt, Dresden. Er schildert sich und seine Partnerin als sehr modern und individuell, sodass die Beiden in der DDR an ihre Grenzen stoßen, denn selbst Kultur, Tourismus und Kulinarik muss in der DDR wie Müller sie darstellt geplant werden. Trotz des Charmes, mit dem er seine Überheblichkeit darstellt, wirkt die DDR wie eine unfähige, kleine Schwester der BRD. Dieser Eindruck steht in Kontrast zu Müllers emotionaler Erfahrung der Kulturstadt Dresden, wodurch Kultur zur Brücke der Menschlichkeit wird.]

136 Rutschky, 1994, S. 27-47.

137 Ebd., S. 40-47.

*Alles, was in der DDR schön ist, sagte der junge Theatermann, ist alt und hat eigentlich nichts mit der DDR zu tun. Gera, Zeitz, Crimmitschau, Plauen – das mußt du dir anschauen, das ist das Herz Deutschlands, wie es verrottet unter dem Sozialismus.*<sup>138</sup>

Mit diesen Sätzen endet die erste Reise, sodass nun die zweite Reise in den Mittelpunkt rückt.<sup>139</sup> Dementsprechend resigniert beginnt der Autor seine Reise – wieder eine Arbeitsreise, doch dieses Mal spricht Rutschky von sich als *unser Autor*<sup>140</sup>, was die Fremdbestimmtheit seiner Reise betont.<sup>141</sup> Diese Reise führt sofort ins Erzgebirge, doch es geht vielmehr um die verlorene Mystik der Revolution und um die fehlende Einheit. Gemeinsam mit seinem bereits bekannten Reisebegleiter besucht er nochmals die gleichen Menschen, doch sie erzählen im Gegensatz zum ersten Besuch von ihrer Unzufriedenheit. Alte Straßennamen und Systeme funktionieren nicht mehr, doch aus dem Westen kam nichts, um diese Leere zu füllen.<sup>142</sup> Rutschky spricht hier sogar von einem *Totalabriß der DDR*.<sup>143</sup>

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Rutschkys Reiseberichte vor allem aufgrund der collageartigen Erzählweise mit zahlreichen Querverweisen ein ambivalentes Bild zeichnen möchten, das versucht, über subjektive Eindrücke hinauszugehen. Er überwindet so seine eigenen Vorurteile, die sehr negativ geprägt sind, nur teilweise. Dementsprechend kann er den Osten auch nur in Maßen verstehen, obwohl er durchaus neue Grenzen seines Horizonts etabliert.

## Reiseberichte der Wende als hermeneutischer Verstehensprozess zwischen Ost und West

Insgesamt liegen nun zwei Reiseberichte westdeutscher Touristen sowie ein Reisebericht eines gebürtigen Ostdeutschen, der im Westen lebt, vor. Jardner beginnt seine Reise mit der Angst vor den Vorurteilen der Ostdeutschen, was vieles über seine eigene Vormeinung zum Westen aussagt. Er fühlt sich als

<sup>138</sup> Ebd., S. 50.

<sup>139</sup> Ebd., S. 53–58.

<sup>140</sup> Ebd., S. 56.

<sup>141</sup> Ebd., S. 53–58.

<sup>142</sup> Ebd., S. 58–92.

<sup>143</sup> Ebd., S. 62.

eindeutig westlich und sieht sich im Vorteil gegenüber den Bürgern der DDR. Außerdem erwartet er, dass er als Tourist argwöhnisch behandelt wird, was zeigt, dass er persönlich Vorbehalte hat. Um mit Gadamer zu argumentieren, ist in seinem Fall jedoch davon auszugehen, dass er sich tatsächlich mit der DDR auseinandersetzt. Er begegnet den Menschen direkt, tritt in viele Dialoge ein und trifft so auf Gastfreundschaft. Sein Beispiel zeigt eine echte Verständigung zwischen dem Touristen und den DDR-Bürgern, sodass hier von einer beidseitigen Horizonterweiterung zu sprechen ist.

Die zweite Reise mit Marko Martin war eine Reise in die Vergangenheit, weswegen die Reise viele Emotionen wecken musste. Diese Gefühle erschweren einen hermeneutischen Verstehensprozess, da sie die eigenen Vorurteile und Erwartungen potenzieren. Dementsprechend politisiert Müllers Reisebericht stark, sodass tatsächlich die politische Frage im Mittelpunkt steht, doch ferner ist seine Reise emotional derart aufgeladen, sodass Müller auch im Kontakt mit Familie, Freunden und Fremden seine Vorurteile nicht überwinden kann.

Die beiden Reisen Rutschkys bilden insofern ein Mittelmaß wie sie direkten Kontakt und neue Erfahrungen spiegeln. Tatsächlich lernt Rutschky viel Neues kennen, doch er bleibt in seiner westdeutschen Perspektive verhaftet, die immer wieder überheblich wirkt. Hier ist von einer kleinen Horizonterweiterung zu sprechen, da der Autor, damit begonnen hat, seine eigenen Grenzen und Sichtweisen zu überwinden, doch es wäre noch mehr möglich gewesen.

## **Reisen als hermeneutische Horizonterweiterung**

Gaus verwickelt seine Protagonisten in ‚Wendewut‘ in eine Selbstreflexion, die zwischen romantischer Verklärung und Ironie schwankt. So spinnen die Figuren an einem DDR-Reservat, das die Phasen des kleineren deutschen Staates überspitzt spiegelt, um so den Erwartungen der Westdeutschen besser zu entsprechen.<sup>144</sup> Mit dieser Idee transportiert Gaus die Wahrnehmung der DDR in der BRD. Er betont dadurch den überheblichen Blick des reichen,

---

<sup>144</sup> Gaus, 1990, S. 44–50.

großen Bruders, der „schaudernd Vergleiche zog, zwischen dem äußeren Bild der Bundesrepublik und dem der – nach westlichen Maßstäben – zurückgebliebenen DDR“<sup>145</sup> und der im Osten nur seine eigenen Vorurteile bestätigt sieht.

Im Niemandsland zwischen Beschreibung eines Landstrichs und subjektiver Wahrnehmung widmet sich der Reisebericht einer ganz persönlichen Einschätzung. Er gibt sowohl Auskunft über die Reise als auch einen Einblick in die Erwartungen des Reisenden – der sich nie völlig von seiner Zeit, seinen Vorkenntnissen und seinen Gefühlen lösen kann. Von Vorurteilen und festgefahrenen Meinungen geißelt, bleibt die Reise oft eine Bewegung des Körpers, nicht aber des Geistes. Der Tourist bleibt in seinem Horizont verhaftet – und doch sollte gerade die Reise an den Grenzen des eigenen Horizonts rütteln und ihn im Idealfall um einige Zentimeter verschieben. Dies gelingt in den hier untersuchten Reiseberichten auf unterschiedliche Weise.

**Sabrina Anders, geb. Micheler B.A.**, studierte von 2010–2013 an der Universität Augsburg Vergleichende Literaturwissenschaft mit den Wahlpflichtfächern Romanistik und Anglistik. Seit 2014 studiert sie den Masterstudiengang Interdisziplinäre Europastudien mit den Schwerpunkten Literaturwissenschaft und Europäische Ethnologie/Volkskunde. Dieser Aufsatz entstand im Rahmen ihrer Tätigkeit als Tutorin im HS ‚Hin und Weg – Kulturgeschichte des Reisens‘ am Lehrstuhl für Europäische Ethnologie/Volkskunde.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Quellen

Martin, Marko: Sommer 1990. München 2004.

Rutschky, Michael: Unterwegs im Beitrittsgebiet. Göttingen 1994.

### Forschungsliteratur

Benthien, Bruno: Mecklenburg-Vorpommern auf dem Wege nach Europa – ein geographischer Rück- und Ausblick. In: Albrecht, Wolfgang (Hg.): Mecklenburg-Vorpommern: Tourismus im Umbruch. 2., redaktionell verb. Aufl. (= Greifswalder Beiträge zur Rekreatiionsgeographie, Freizeit- und Tourismusforschung, Bd. 2). Greifswald 1993, S. 122-132.

---

<sup>145</sup> Ebd., S. 70.

- Brilli, Attilio: Als Reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die „Grand Tour“. Berlin 1997, S. 11-70.
- Downs, Roger M./Stea, David: Kognitive Karten. Die Welt in unseren Köpfen. New York 1982.
- Eenzensberger, Hans Magnus: Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie. Frankfurt a.M. 1971, S. 179-206.
- Friedrich Ebert Stiftung (Hg.): Urlaub und Tourismus in beiden deutschen Staaten. Bonn 1985.
- Gadamer, Hans-Georg: Wahrheit und Methode. Grundzüge einer philosophischen Hermeneutik. Tübingen 2010.
- Gaus, Günter: Wendewut. Eine Erzählung. Hamburg 1990.
- Görlich, Christopher: Urlaub vom Staat. Tourismus in der DDR. Köln u.a. 2012, S. 221-261.
- Habinger, Gabriele: Frauen reisen in die Fremde. Diskurse und Repräsentationen im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert. Wien 2006.
- Helfer, Malte: Tourismus auf Rügen. Chancen und Risiken der Umstrukturierung infolge der deutschen Einigung. Saarbrücken 1993.
- Kimmich, Dorothee: Hermeneutik. Einleitung. In: Kimmich, Dorothee/Renner, Rolf G./Stiegler, Bernd (Hg.): Texte zur Literaturtheorie der Gegenwart. Stuttgart 2008, S. 19-28.
- Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte. Göttingen 2007.
- Kaiser, Claudia: Die Tourismusedwicklung in Ostdeutschland von der DDR-Zeit bis heute. In: Becker, Christoph/Hopfner, Hans/Steinecke, Albrecht (Hg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. München 2004, S. 112-124.
- Keller, Will (Hg.): DDR. Hamburg 1990.
- Krajewski, Christian: Der Berlin-Tourismus im Spiegel von Angebot und Nachfrage. In: Becker, Christoph/Hopfner, Hans/Steinecke, Albrecht (Hg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. München 2004, S. 767-779.
- Menge, Marlies: Mecklenburg. Reisebilder aus der DDR. Köln 1989.
- Merseburger, Peter: Grenzgänger. Innenansichten der anderen deutschen Republik. München 1988, S. 13-35.
- Mörstedt-Jauer, Christa: Ost-Berliner Ansichtssachen. Die halbe Hauptstadt. Berlin 1987.
- Müller, Hans Georg: Im Tal der Ahnungslosen. Rückblick auf eine Reise nach Dresden vor der Wende. Frankfurt a.M. 1991.
- Riedel, Manfred: Zeitkehre in Deutschland. Wege in das vergessene Land. Berlin 1991.
- Schmidt, Helmut: Vorwort. In: Sommer, Theo (Hg.): Reise ins andere Deutschland. Stuttgart u.a. 1987, S. 9-13.
- Schwieb, Volker: Aspekte einer städtebaulichen Reise in die DDR. Oldenburg 1987.
- Steinecke, Albrecht: Tourismus. Braunschweig 2011.
- Urry, John: The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies. London 1990.
- Verlag Zeit im Bild Dresden (Hg.): Kleine Reise durch die DDR. Dresden 1987.

## Internetressourcen

- Appelius, Stefan: Das Reisebüro der DDR (19.07.2011), <<http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/deutschlandarchiv/53573/reisebuero-der-ddr?p=all>> (21.01.2016).
- Grothe, Solveig: Wende-Fotos. Ganz nah Ost (09.04.2009), <<http://www.spiegel.de/einestages/wende-fotos-ganz-nah-ost-a-949759.html>> (21.01.2016).

Krüger, Sönke: Über die Reisegewohnheiten von Osis und Wessis (22.03.2009), <<http://www.welt.de/reise/article3404795/Ueber-die-Reisegewohnheiten-von-Osis-und-Wessis.html>> (21.01.2016).

Perkuhn, Anja: Das geteilte Berlin als Reiseziel. „Flippig sind weniger die Discos als die Leute“. Radtouren an der Mauer entlang und Besichtigung der DDR-Bürger wie im Zoo: Berlin als Reiseziel – vor der Wiedervereinigung (01.10.2015), <<http://www.sueddeutsche.de/reise/das-geteilte-berlin-als-reiseziel-flippig-sind-weniger-die-discos-als-die-leute-1.2665231>> (20.02.16).

Seipp, Bettina: Was aus den Hotels des Sozialismus wurde (26.10.2009), <<http://www.welt.de/reise/article4984328/Was-aus-den-Hotels-des-Sozialismus-wurde.html>> (21.01.2015).



## Augsburg in Reiseberichten des 16. Jahrhunderts

von Maria Issinskaya

*...wenn das Reisen gut vonstatten gehen soll, muß der, welcher umherzureisen hat, mehrere Bedingungen erfüllen: erstens, ist es notwendig, daß er kräftig und gesund, zweitens, daß er reich ist, drittens, daß er umgängliche, fröhliche Menschen zu begleiten hat. Wenn eines dieser Momente fehlt, wird die Reise nicht angenehm, sondern reich an Ärger.<sup>1</sup>*

So schrieb der florentinische Gesandte Francesco Vettori (1474–1539) 1507 in seinem Reisebericht über Deutschland. Menschen reisen seit der Urzeit und entdecken dabei neue Orte und Länder. Gründe und Umstände dafür sind verschieden: Handel mit anderen Städten, Pilgerreisen, und die Suche nach Arbeit etc. Die gut ausgebildeten Reisenden hatten ihre Berichte hinterlassen, die als Quellen zur Reiseforschung dienen. Trotz ihrer Subjektivität ermöglichen sie dem Leser sich eine Vorstellung über bestimmte Orte, Transportmittel und den Verfasser selbst zu machen.

Die Reichsstadt Augsburg, das von den Römern gegründete ‚Augusta Vindelicorum‘, war im 16. Jh. ein kulturelles und kaufmännisches Zentrum Europas. Viele Besucher kamen aus unterschiedlichen Gründen in die Stadt, ob es eine Pilgerfahrt oder nur eine kurze Rast auf der Durchreise war. Zu dieser Zeit befand sich Augsburg in seiner kulturellen und wirtschaftlichen Blüte, was auch von mehreren Reisenden wahrgenommen wurde. Daher ist diese Zeitspanne besonders hervorzuheben und dient als Grundlage für weitere Beobachtungen. Die Wahl dieser Zeit ist vor allem deshalb interessant, da in diese Periode zum einen die persönliche Beurteilung der Stadt aber auch das wachsende Interesse an Zeitgeschichte in den Aufzeichnungen sichtbar wird.<sup>2</sup> Die ausgewählten sechsundzwanzig Reiseberichte aus drei Bänden ‚Reisen und

---

<sup>1</sup>Vettori, Francesco: *Viaggio in Alemagna magna*, 1507. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 64.

<sup>2</sup>Gebele, Eduard: *Augsburg im Urteil der Vergangenheit*. In: *Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben und Neuburg*, 48. (1928/29), S. 9.

Reisende in Bayerisch-Schwaben<sup>3</sup>, in denen Augsburg erwähnt wurde, wurden von den unterschiedlichen Gruppen von Reisenden verfasst: Dazu zählen Geistliche<sup>4</sup>, Politiker<sup>5</sup> und Intellektuelle<sup>6</sup>. Die Reiseberichte umfassen fast alle Jahrzehnte des 16. Jh., mit Ausnahme der 1520er-Jahre.

Ziel dieses Aufsatzes ist es, eine Vorstellung von Augsburg und seinen Besuchern im 16. Jh. zu geben. Hierfür sollen die obengenannten Quellen analysiert und Kategorien der Wertschätzung gebildet werden. Es ist wichtig zu betonen, dass der Fokus der Beschreibung vom Beruf oder Ziel der Reise abhängt, weswegen die Nationalitäten der Reisenden nicht berücksichtigt werden. Die Reiseberichte stammen aus den gedruckten Sammelbänden und wurden auf Deutsch vorübersetzt.

Als erster und eigentlich einziger genauer Überblick der Beschreibungen Augsburgs in den Reiseberichten hatte Eduard Gebele in seinem Artikel ‚Augsburg im Urteil der Vergangenheit‘ 1928/29 in der ‚Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben und Neuburg‘ herausgegeben<sup>7</sup>. Er hatte mehrere Quellen vom Spätmittelalter bis zum 18. Jh. analysiert und zitiert. Dazu gehörten nicht nur Reiseberichte, sondern auch Reisehandbücher sowie geographische Schul- und Lehrbücher. Die Quellen des 16. Jh. stimmen mit der vorliegenden Arbeit nur bei wenigen Reisebeschreibungen überein<sup>8</sup> und galten demnach lediglich als Orientierung bei der Quellensuche.

3 Dussler, Hildebrand/Gier, Helmut (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1-3). Weißenhorn 1968; 1974; 2015.

4 Dazu gehören die Reiseberichte des Kaplans von Kardinal Matthäus Lang, Riccardo Bartolini (1515), des Reisegefährten von Kardinal Luigi d'Aragona, Antonio de Beatis (1517), dem Chorherr Sigmund Thunger (1551), dem Sekretär des Kardinals Commendone, Antonio Maria Graziani (1562), dem Abt Pietro Paolo de Benallis (1593) und dem Vertreter der katholischen Reformbewegung Johannes Boterus [Giovanni Botero] (1596).

5 Dazu zählen die Reiseberichte von dem Kammerherrn Philipps des Schönen, Anton von Lalaing (1503), des Florentiner Gesandten Francesco Vettori (1507), dem kaiserlichen Notar Bartholomäus Sastrów (1546/47), dem englischen Diplomaten Sir Thomas Hoby (1548/49 und 1554/55), dem Ulmer Patrizier und Kaufmann Hans Ulrich Krafft (1562–1581), dem schlesischen Ritter und Hofmarschall Hans von Schweinichen (1575), dem Deutschherrn Ernst von Buesäckh (1578), dem französischen Philosophen Michel de Montaigne (1580), dem Erbprinzen Maximilian I. von Bayern (1593), dem Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel (1598), dem Fürsten Ludwig von Anhalt-Köthen (1598) und Gilles de Faing über die Reise des Erzherzogs Albrecht (1598).

6 Zu dieser Gruppe gehören der Tagebuchschreiber von Sir Edward Unton, Richard Smith (1563), der neulateinische Dichter Peter Lindeberg (1583), Dramatiker Barthold von Gadenstedt (1587), der englische Jurist Fynes Moryson (1592 bzw. 1595), dem Linzer Landschaftssekretär Hans Georg Ernstinger (1595) und der Rechtsgelehrte Paul Hentzner (1600).

7 Gebele, 1928/29, S. 1-165.

8 Sigmund Thunger, Antonio de Beatis, Michel de Montaigne, Paul Hentzner, Bartholomäus Khevenhüller, Hans Georg Ernstinger sind in Gebeles Artikel erwähnt und zitiert.

Als wichtige Quellensammlung dienten die drei Bände ‚Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol‘<sup>9</sup>. Die Einleitung im ersten Band ist als Ausgangspunkt für eine Kategorisierung der Reisenden und zur Ausformulierung der wesentlichen Kategorien der Analyse nützlich. Der vor kurzem erschienene<sup>10</sup> dritte Band hat die bisher edierten Reiseberichte und weitere ergänzt.

Der 1992 veröffentlichte Sammelband ‚Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen‘ stellt die bekanntesten Besucher der Reichsstadt vom 15. bis zum 20. Jh. vor.<sup>11</sup> Mit der Ausnahme des Reiseberichts von Beatus Rhenanus finden sich alle Autoren auch in den Bänden der Schwäbischen Forschungsgemeinschaft wieder. Ein Reisebericht von Bartholomäus Khevenhüller wurde von den digitalisierten Quellen der Bayerischen Staatsbibliothek übernommen.<sup>12</sup>

Die 1999 veröffentlichte Dissertation Hermann Wiedemanns ‚Montaigne und andere Reisende der Renaissance‘<sup>13</sup> fasst drei Reisetagebücher und die Tradition der Reisen zusammen. Unter anderen analysiert der Autor das ‚Intinerario‘ von Antonio de Beatis, das ‚Journal de Voyage‘ von Michel de Montaigne und gibt zudem viel Information zu den Reisearten und Reisezielen im 16. Jh.

Eine Zusammenfassung der berühmten Besucher Augsburgs führt Christl Karnehm in ihrem Büchlein ‚Zu Gast im Hause Fugger‘, veröffentlicht im Jahre 2009 aus. Die Fugger hatten Kaiser und Könige zu Gast und wurden von bekannten Künstlern oft als herzliche Gastgeber beschrieben.

Das erste Kapitel der vorliegenden Arbeit wird die Geschichte der Stadt Augsburg und der Wege, die in die Stadt führen, skizzieren und

---

<sup>9</sup> Wie Anm. 3.

<sup>10</sup> Im Jahr 2015.

<sup>11</sup> Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1992.

<sup>12</sup> Khevenhüller, Bartholomäus: Tagebuch, 1557. In: Czerwenka, Bernhard: Die Khevenhüller Geschichte des Geschlechtes mit einer besonderen Berücksichtigung des XVII. Jahrhunderts; nach archivalischen Quellen. Wien 1867, S. 128-131, <<http://reader.digitale-sammlungen.de/resolve/display/bsb10428051.html>> (09.02.2016).

<sup>13</sup> Wiedermann, Hermann: Montaigne und andere Reisende der Renaissance. Drei Reisetagebücher im Vergleich: Das Itinerario von de Beatis, das Journal de Voyage von Montaigne und die Crudities von Thomas Coryate. Wissenschaftlicher Verlag Trier, 1999.

kurz beschreiben. Im zweiten Teil werden die Quellen analysiert und ihre Beschreibungen bestimmter Stationen von der Reise bis zur den Sehenswürdigkeiten dargestellt.

## **Augsburg und seine Lage: Ein geschichtlicher Überblick**

### **Via Claudia Augusta**

Ein wichtiger Punkt in der Entwicklung Augsburgs als Reise- und Handelszentrum war seine Lage in Mitteleuropa, an der Heerstraße, die über den Brenner zur Donau führte und in etwa der römischen Via Claudia folgte.<sup>14</sup> Damit war eine direkte Verbindung mit Italien gegeben. Auch im Mittelalter war diese die wichtigste Verkehrsader zwischen Schwaben und dem Mittelmeer.<sup>15</sup> Um 1500 dauerte eine Reise von Nürnberg nach Venedig zwei Wochen, wobei besonders eilige Nachrichten in vier Tagen ankamen.<sup>16</sup>

Das kulturelle Reichtum und die Lage auf dem Weg nach Venedig machte Augsburg zu einem der wichtigsten Orte sowohl bei Pilgerreisen als auch bei der Grand Tour.<sup>17</sup> Seit dem Mittelalter galt Augsburg als ‚Deutschlands Tor nach Italien‘.<sup>18</sup> Es gab zwei Handelswege: die Obere und Untere Straße. Wie die alte Römerroute ging der Weg von Augsburg über Landsberg und Schongau. Dann teilte sich die Straße: die längere Route ging über Füssen, Reutte, Bozen und Trient (rund 620 Kilometer), die kürzere ging über Oberammergau, Mittenwald, Seefeld und Innsbruck (rund 520 Kilometer).<sup>19</sup> Die enge Beziehung zu Italien ermöglichte Augsburg die Entwicklung von Handel, Bankwesen, Faktoreien und Nachrichtendiensten sowie den Aufstieg und Reichtum der Fugger und anderen Augsburger Handelsfamilien.

14 Roeck, Bernd: Kulturtransfer zwischen Bayern und Italien in der Renaissance. In: Riepertinger, Rainhard (Hg.): Bayern – Italien. Kat. Ausst. Füssen (Ehemaliges Kloster St. Mang), Augsburg (Maximilianmuseum; Staatliches Textil- und Industriemuseum tim). (= Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur, Bd. 58). Augsburg 2010, S. 30.

15 Kluger, Martin: Fugger – Italien. Geschäfte, Hochzeiten, Wissen und Kunst. Geschichte einer fruchtbaren Beziehung. Augsburg 2010, S. 8.

16 Stauber, Reinhard: Bayern und Italien – Aspekte ihrer Beziehungen in der Neuzeit In: Riepertinger, Rainhard (Hg.): Bayern – Italien. Kat. Ausst. Füssen (Ehemaliges Kloster St. Mang), Augsburg (Maximilianmuseum; Staatliches Textil- und Industriemuseum tim). (= Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur, Bd. 58). Augsburg 2010, S. 38.

17 Roeck, 2010, S. 36.

18 Kluger, 2010, S. 10.

19 Kluger, 2010: S. 11-13.

## Augsburg und seine Netzwerke

Aufgrund seiner Lage war die Verbindung zu Venedig in Augsburg besonders stark. Die deutschen Kaufleute waren in ‚*Fondaco dei Tedeschi*‘ präsent. Das Haus lag am Canal Grande und wurde um 1228 zum ersten Mal erwähnt.<sup>20</sup> Bis zum 16. Jh. war Venedig der wichtigste Ort zum Handel mit dem Osten und ermöglichte weitere Verbindungen mit der ganzen Welt.

Im 15. Jh. entwickelte sich Augsburg zu einem der bedeutendsten Verlagszentren Europas mit einer reichen Bibliothek, die ab 1537 aufgebaut wurde. Hier wurden auch zum ersten Mal griechische und byzantinische Klassiker herausgegeben.<sup>21</sup>

Besonders im 16. Jh. nahm Augsburg eine wichtige Rolle bei den politischen Spielen ein. Als eine Reichsstadt im schwäbischen Bund war Augsburg Ort habsburgischer Politik für Maximilian I. (1459–1519).<sup>22</sup> Seine Zusammenarbeit mit Künstlern und Humanisten bildete den Höhepunkt des Augsburger Ruhms. Der Kaiser fand unter den reichen Kaufleuten Finanzierung für seine deutsche und europäische Politik. Augsburg spielte eine wichtige Rolle und konnte seine Handelsinteressen während der italienischen Kriege ebenso wie über die Wahl seines Nachfolgers, Kaisers Karl V. (1500–1558) hinaus schützen.<sup>23</sup> 1555 wurde in Augsburg Religionsfrieden unterzeichnet, was die Stadt zu einem zentralen und glanzvollen Ort im Reich bis zum Anfang des Dreißigjährigen Krieges werden ließ.

Die politische Bedeutung Augsburgs im Heiligen Römischen Reich, sein Reichtum und Vernetzung der Handelshäuser mit Venedig und der ganzen Welt machten die Stadt zu einer Metropole nördlich der Alpen.

---

<sup>20</sup> Stauber, 2010, S. 41.

<sup>21</sup> Roeck, 2010, S. 29.

<sup>22</sup> Lutz, Heinrich: Augsburg und seine politische Umwelt 1490-1555. In: Gottlieb, Gunther (Hg.): Geschichte der Stadt Augsburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Stuttgart 1984, S. 414.

<sup>23</sup> Ebd., S. 418-419.

## Augsburg in Reiseberichten des 16. Jahrhunderts

### Verfasser von Reiseberichten

Die Reiseberichte wurden überwiegend von gut ausgebildeten Männern geschrieben. Die Ziele der Reisen waren aber im Laufe des 16. Jh. unterschiedlich. Grob können die Reisenden in zwei Gruppen eingeteilt werden: Pilger und Weltliche.<sup>24</sup> Ab dem 16. Jh. waren Gründe der Reisen Handel, diplomatische Verhandlungen, Forschungsreisen aber auch Vergnügungsfahrten.<sup>25</sup>

Die Gruppe der Pilger und Geistlichen, die ihre Reiseberichte über Augsburg verfasst haben, beziehen sich auf die Interessen der meisten Reisenden, die Pilgerfahrten über Venedig nach Rom oder nach Osten gemacht haben. Von einem besonderen Interesse beschrieben sie ausführlich die Kirchen und Kloster, sowie die jeweilige Konfessionslage der bereisten Orte.

Zu den Adelligen oder Politikern gehörten die weltlichen Besucher der Stadt, die überwiegend politische Ziele verfolgten. Die Beschreibungen erhalten nicht nur die Sehenswürdigkeiten, sondern auch Informationen zu den mächtigen Personen der Stadt und ihrer wirtschaftlichen Lage. Viele beschrieben auch die Fuggerhäuser und die dortigen Empfänge.

Die Gruppe der Intellektuellen und Künstler berichtete überwiegend über Bildungsreisen. Dazu gehören vor allem die Reiseberichte der zweiten Hälfte des 16. Jh., mit Ausnahme Beatus Rhenanus (1485–1547)<sup>26</sup> von 1531. Der deutsche Humanist und Philologe widmete seinen Reisebericht dem Lob der Fugger. Sein Interesse lag aber an den Altertümern und Wissenschaften.

Von großer Bedeutung ist der berühmte Essayist Michel de Montaigne (1533–1592), der von 1580–1581 von Frankreich über die Schweiz und

---

<sup>24</sup> Gebele, 1928/29, S. 7.

<sup>25</sup> Gebele, 1928/29, S. 8; vgl. Dussler, 1968, S. 10.

<sup>26</sup> Rhenanus, Beatus: Alles ist innen und außen mit Malerei geschmückt. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1992, S.21-23.

Deutschland nach Italien reiste.<sup>27</sup> Zusammen mit vier anderen Begleitern<sup>28</sup> hatten sie sich auf eine fast zweijährige lange und schwere Reise begeben, deren Ziele nicht eindeutig sind. Es handelte es sich um eine Bildungsreise für seine Mitreisenden, gleichzeitig jedoch wurde es als eine Pilgerreise nach Rom verstanden, mit abschließendem Kuraufenthalt in Lucca für den erkrankten Montaigne.<sup>29</sup> Der erste Teil seines Tagebuchs wurde vermutlich von seinem Sekretär geschrieben, über den nichts Näheres bekannt ist.<sup>30</sup> Darunter fällt auch die Beschreibung Augsburgs.

## Transportmittel und Wege nach Augsburg

Als beliebtestes und bequemstes Transportmittel im 16. Jh. galten Pferde und Postpferde. Viele der Reisenden hatten ihre Reiseart in den Berichten nicht angegeben.<sup>31</sup> Anhand ihrer Reisegeschwindigkeit kann vermutet werden, dass sie wie Francesco Vettori, Antonio de Beatis<sup>32</sup>, Bartholomäus Sastrow (1520–1603)<sup>33</sup>, Sigmund Thunger<sup>34</sup>, Richard Smith<sup>35</sup>, Ernst von

27 Montaigne, Michel de: Tagebuch der Reise nach Italien über die Schweiz und Deutschland von 1580 bis 1581. Frankfurt am Main 2002.

28 Sein jüngster Bruder Bertrand-Charles de Mattecoulon (1560–1627), Montaignes Schwager der Herr von Cazalis (Lebensjahre nicht bekannt), Charles d'Estissac (1563–1586) und Herr von Hatoy aus Lothringen (genaue Lebensdaten nicht bekannt) und sein ‚Sekretär‘. Dazu Wiedermann, 1999, S. 65-66.

29 Zu den Reisemotiven in Wiedermann, 1999, S. 66-68.

30 Wiedermann, 1999, S. 69-72.

31 Hier handelt sich um Anton de Lalaing, Thomas Hoby, Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel, Antonio Graziani, Michel de Montaigne und Paul Hentzner.

32 Lebensjahre nicht bekannt. Beatis, Antonio de: Tagebuch, 1517 In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weissenhorn 1968, S. 70-75.

33 Sastrow, Bartholomäus: Bartholomäi Sastrowen Herkommen, Geburt und Lauff seines gantzen Lebens etc. von ihm selbst beschrieben, 1546/47. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weissenhorn 1974, S. 33-37.

34 Lebensjahre nicht bekannt, soll identisch mit Sigmund Thung von Aberg sein. Thunger, Sigmund: Reisebericht, 1551. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weissenhorn 1968, S. 75-80.

35 Lebensjahre nicht bekannt. Smith, Richard: The journey of Sir Edward Unton and his company into Italy wherin is contains the names of the townies where he bayted and laye / and the distaunces of myles between them / wherin ist to be noted that one dutche myle conteyneth III engliche myle, 1563. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weissenhorn 1974, S. 51-53.

Buesäckh<sup>36</sup> und Fynes Moryson (1566–1629)<sup>37</sup> geritten sind. Maximilian I. (1573–1651)<sup>38</sup>, Peter Lindeberg (1552–1592)<sup>39</sup> und Ludwig von Anhalt-Köthen (1579–1650)<sup>40</sup> waren zunächst mit der Kutsche und dann mit Postpferden unterwegs gewesen. Dies zeigt eine gute Organisation des Postwesens, das insbesondere von Adligen genutzt wurde. Barthold von Gadenstedt (gest. 1632)<sup>41</sup> war die ganze Zeit mit der Kutsche unterwegs.

Riccardo Bartolini<sup>42</sup> ist gemeinsam mit Kardinal Matthäus Lang (1465–1540) und einigen Höflingen ebenfalls auf Pferden geritten; ein Teil ihrer Gruppe hatte aber die Strecke Augsburg–Ingolstadt mit einem selbstgebauten Floß überwunden. Bartolini schreibt:

*[...] Da sie unberitten waren, weil alle Pferde wir mitgenommen hatten, fuhren sie auf Balken, die mit kleinen Keilen befestigt und verbunden sind und bei uns Flöße genannt werden. Es war bitterkalt und der Wind blies immer heftiger. Kaum daß jene also auf dem Lech von Augsburg weggefahren waren, blieb das Floß, sei es aus Überlastung, sei es, weil das Flußbett seichte Stellen hatte, an einer Sandbank hängen. Mit einem Schlepptau bemühten sie sich, das Floß in*

36 Lebensjahre nicht bekannt. Buesäckh, Ernst von: Reisebericht, 1587. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 87–89.

37 Moryson, Fynes, Itinerary, 1617. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 97–105.

38 Maximilian I. von Bayern: Reisebericht, 1593. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 105–106.

39 Lindeberg, Peter: Hodo eporicon Iteneris Veneti, Romani, Helvetici et Rhenani, 1586. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 53–58.

40 Anhalt-Köthen, Ludwig von: Reisebericht in Versen, 1598. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 62–66.

41 Gadenstedt, Barthold von: Reisebericht, 1587. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 90–97.

42 Lebensjahre nicht bekannt. Bartolini, Riccardo: Hoc iter ut duxit Princeps Gurcensis ab urbe Augusta, videas, gestaque cuncta lege Cuncta ut conspexit, Riccardus scripsit ad unguem Delicium certe posteritatis erit, 1515. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 67–70.



*tieferes Wasser zu bringen. Als sie bald danach unter einer Brücke durchfahren, stieß das Floß durch Unvorsichtigkeit der Floßknechte an einem Brückenpfahl und brach auseinander [...]*<sup>43</sup>

Aus diesem Reisebericht ist zu schließen, dass der Lech in der Nähe von Augsburg weder für große Schiffe noch für kleinere Flöße geeignet war. Eine lange Distanz per Wasserweg zu überwinden, war demnach sehr problematisch. Unter Pilgern war vor allem der Fußweg neben dem Fluss sehr beliebt.<sup>44</sup>

Die Wege zwischen Augsburg und Venedig, Ulm, München, Nürnberg und Ingolstadt waren gut bereist. Die populärsten Routen können leicht nachvollzogen werden: Ulm–Augsburg–Schongau und umgekehrt oder Nürnberg–Augsburg–Schongau, Augsburg–München oder Augsburg–Ingolstadt.

Ein typisches Beispiel einer Reise von Italien weiter nach Deutschland beschrieb Antonio de Beatis, ein Reisegefährte des Kardinals Luigi d'Aragona (1474–1519), um 1517. Er vermerkte im Tagebuch, wo sie gegessen hatten und wie viele Meilen zwischen den Orten waren. So ritt er mit dem Kardinal von Rottenbuch (in der Nähe von Schongau) und Landsberg nach Augsburg. Bemerkenswert ist, dass in der Beschreibung der Weg zwischen Landsberg und Augsburg weniger als einen Tag betrug, er dauerte vom Mittag- bis zum Abendessen. Von Augsburg ritten sie bis nach Donauwörth.<sup>45</sup> Zwischen Nürnberg und Augsburg lagen zwei Tage der Reise und es wurde häufig in Donauwörth übernachtet. Sehr ausführlich beschrieb Fynes Moryson, ein englischer Jurist, seinen Weg. Er reiste 1592 zweieinhalb Tage von Nürnberg nach Augsburg, auf einem für zwei Taler gemieteten Pferd.<sup>46</sup> Er beschrieb einen sehr gut organisierten, von Augsburger und Nürnberger Kaufmännern täglich genutzten Postdienst. Sein Weg führte ihn über *Pleinfeld* [Blinfield], *Monheim* [Monheime], *Weißenburg* [Wassenberge], *Donauwörth*, *Westendorf* [Weschendorf].<sup>47</sup>

<sup>43</sup> Bartolini, 1515, S. 69.

<sup>44</sup> Dussler, 1968, S. 9-15.

<sup>45</sup> Den gleichen Weg zwischen Augsburg und Schongau über Landsberg in beiden Richtungen bereisten auch Philipp der Schöne mit Anton von Lalaing, Francesco Vettori, Sigmund Thunger, Richard Smith mit Edward Unton, Michel de Montaigne, Peter Lindeberg, Barthold von Gadenstedt, Ludwig von Anhalt-Köthen sowie Paul Hentzner.

<sup>46</sup> Moryson, 1617, S. 98.

<sup>47</sup> Moryson, 1617, S. 98. Zwischen Nürnberg und Augsburg reisten auch Bartholomäus Sastrow, Peter Lindeberg und August von Braunschweig-Wölffenbüttel.

Michel de Montaigne und seine Route führten von Frankreich über die Schweiz und Süddeutschland nach Italien. Er reiste 1580 von *Füssen*, übernachtete in *Schongau*, aß zu Mittag in *Landsberg* und kam abends nach *Augsburg*. Die Weiterreise in Richtung Italien ging über *Fürstenfeldbruck*, *München*, *Königsdorf*, *Mittenwald*, *Seefeld* und *Innsbruck*.

Am ausführlichsten dokumentierte Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel (1579–1666)<sup>48</sup> in seinem Reisebericht die auf dem Weg liegenden Orte zwischen Ulm und Augsburg während seiner zweijährigen Italienreise. Er ritt zwei Tage über *Offenhausen Dorf*, *Pfuell* [Pfuhl] *Dorf*, *Fahl* [Fahlheim] *Dorf*, *Günzburg*, *Klettringen* [Glöttweng] *Dorf*, *Landtsperg* [Landensberg] *Dorf*, *Zußmershausen* [Zusmarshausen], *Aurbach* [Auerbach] *Dorf*, *Horcho* [Horgau] *Dorf*, *Kreite* [Horgauergreut] *Dorf*, *Biber* [Biburg] *Dorf*, *Schlepse* [Schlipsheim] *Dorf* und *Grißhaber* [Kriegshaber].<sup>49</sup>

Bei der Nennung von Orten erwähnten die Verfasser der Berichte fast immer, wem die Dörfer und Städte gehörten.

## Augsburger Sehenswürdigkeiten

Die Augsburger Sehenswürdigkeiten wurden in folgende Themen aufgeteilt: Kirchen und Klöster, öffentliche Gebäude (dazu gehörte auch das Rathaus) und weitere Sehenswürdigkeiten (Wasserwerke, Tore). Die Fuggerpaläste, die von vielen Reisenden besucht wurden, sind in einem separaten Kapitel beschrieben.

## Kirchen und Klöster

Antonio de Beatis bewunderte das *Karmelitenkloster* und die *Fugger-Kapelle bei St. Anna*, die sehr reich geschmückt war.<sup>50</sup> Gold, Marmor, Mosaik und eine große Orgel – kostete Jakob Fugger (1459–1525) 23.000 Gulden.<sup>51</sup> Kurz erwähnte er auch den *Dom* und die prächtige Ausstattung der *Dominikuskirche*.<sup>52</sup>

<sup>48</sup> Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel: *Ephemeridessive Diarium*, 1598. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weissenhorn 1968, S. 106–111.

<sup>49</sup> Ebd., S. 106–107.

<sup>50</sup> Beatis, 1517, S. 72.

<sup>51</sup> Lieb, 1958, S. 484–454.

<sup>52</sup> Beatis, 1517, S. 73.

Antonio Maria Graziani (1537–1611)<sup>53</sup>, der Sekretär des Kardinals Commendone Giovanni Franasco (1524–1584), schrieb viel über die Augsburger Kirchen. Für ihn waren aber nicht die Architektur und Geschichte dieser interessant, sondern die Konfessionslage in Augsburg. Außer dem Dom gab es zur Zeit seiner Reise sieben katholische und sechs lutheranische Kirchen. Auch im Augsburger Rat überwog die Zahl der Katholiken.<sup>54</sup>

Michel de Montaigne besuchte mehrere Kirchen und fand die Messen in den katholischen Gotteshäusern *hervorragend*. Im Gegensatz waren die lutheranischen Kirchen für ihn alle gleich und nicht besonders geschmückt.<sup>55</sup> Sehr ausführlich beschrieb er die Messe und Taufe eines Kindes in einer lutheranischen Kirche und bemerkte, dass in dieser Kirche so viel gläubiges Volk saß, wie in zwei oder drei katholischen.<sup>56</sup> Von der *Liebfrauenkirche*, damit ist der Dom gemeint, beschrieb der Sekretär die übelste Kälte.<sup>57</sup> Es werden im Tagebuch noch weitere Kirchen beschrieben, deren Namen nicht genannt werden.

Sehr ausführlich beschrieb 1587 der deutsche Dramatiker Barthold von Gadenstedt die Augsburger Kirchen<sup>58</sup>. Dazu gehörte der *Dom*, mit der genauen Beschreibung der Erinnerungstafel an Kaiser Otto III. Die weiteren zwei von drei *vornehmsten* Kirchen nennt er *S. Vdalrissi*<sup>59</sup> und die Jesuitenkirche. Genannt wurden auch *S. Mauritii von Henrico* und *S. Dominici*.

Fynes Moryson erwähnte die Jesuitenkirche mit dem silbervergoldeten Altar und in seiner Beschreibung des Doms nicht nur die Gedenktafel von Otto III. und das Bild von Christus im Ölgarten, sondern auch die *Monumentaluhr*<sup>60</sup>, die im 16. Jh. eingerichtet wurde:

53 Graziani, Antonio Maria: Nuntiaturrechnungen, 1562. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weissenhorn 1974, S. 44-48.

54 Ebd., S. 47-48.

55 Montaigne, 2002, S. 74.

56 Ebd., S. 74-75.

57 Ebd., S. 79.

58 Gadenstedt, 1587, S. 92-93.

59 Wohl St. Ulrich und Afra.

60 Dazu auch Eberle, 1929, S. 60. Seit 1592 bis 1609 sollte die Uhr auf dem südlichen Domportal da sein. Dazu Anm. 5 im Reisebericht von Herzog August d.J. von Braunschweig-Wolfenbüttel, 1598, S. 107. Über diese Uhr spricht vermutlich auch Antonio Graziani, 1562, S. 47.

*Auf einer sehr schönen Uhr sind drei Figuren der drei Könige von Köln (die sie die Weisen aus dem Osten nennen); sie werden auf einem Eisenring herumbewegt und beten Christus an, wenn die Uhr schlägt.*<sup>61</sup>

Noch genauer berichtet über das Uhrwerk Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel, gemischt auf Deutsch und Latein:

*...alda gesehen erstlich ein sehr künstliches Vhrwerk, deßgleichen man in der gantzen weyten welt nicht findett. darinnen veri planetarum motus. [...] Ave Maria geleuttet. Salutatio sive annunciatio Mariae. Ettliche Register, so sich selber schlagen vnd die blaß balge aufziehen. Trumeten vnd Heerpauken. Die höche des gantzen Werckß ist 13 Werckschue; die breyte 9. Kostet gantz aufgemachet 40 000 fl.*<sup>62</sup>

Gilles de Faing (1560–1633)<sup>63</sup>, der Begleiter des Erzherzogs Albrechts von Österreich (1559–1621), beschrieb während seiner Reise 1598 kurz die Religionsituation und Kirchen in Augsburg:

*Die Religionsübung ist freigestellt. Doch ist nahe an die Hälfte noch katholisch wie auch die ganze Stadtverwaltung, die der Kaiser einsetzt [!]. Es gibt schöne Kirchen, unter anderen die ULF. Die Jesuiten haben hier ein Kolleg, und eine sehr schöne Kirche, das Gebäude ist sehr sauber und praktisch.*<sup>64</sup>

Er erwähnte auch die Uhr am Dom und Reliquien der Kirchen.<sup>65</sup>

Der Abt Pietro Paolo de Benallis<sup>66</sup> besuchte 1593 das Kloster St. Ulrich und Afra und beschrieb einen Streit zwischen dem Bischof von Augsburg und dem Abt, der über 30 Jahre dauerte.<sup>67</sup> De Benallis war aber während seiner Visitierung *mehr als zufrieden* und schrieb:

<sup>61</sup> Moryson, 1617, S. 100.

<sup>62</sup> Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel, 1598, S. 107.

<sup>63</sup> Faing, Gilles de: Über die Reise Erzherzogs Albrecht, 1598. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 66-71.

<sup>64</sup> Ebd., S. 68.

<sup>65</sup> Ebd., S. 68.

<sup>66</sup> Lebensdaten nicht bekannt. Benallis, Pietro Paolo de: Die Visitation des Klosters St. Ulrich und Afra in Augsburg, 1593. In: Gier, Helmut (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 3). Weißenhorn 2015, S. 142-145.

<sup>67</sup> Der Streit ging um die Frauen im Kloster, die dort nach der Information von Benallis nicht wohnten, sondern außerhalb für das Kloster gearbeitet hatten. Benallis, 1593, S. 144.

*Das Kloster genießt in der ganzen Stadt einen guten Ruf und wird nicht nur von den Katholiken, sondern auch von den Häretikern noch geachtet. Die Mönche sind sehr strenggläubig und mit Güte und Tugend gesegnet.*<sup>68</sup>

Hans Georg Ernstinger<sup>69</sup> besuchte 1593 und 1595 Italien und 1605 Frankreich. Obwohl seine Reiseerinnerungen vom Februar 1595 datiert sind, hat er viele Sehenswürdigkeiten genannt, die erst später gebaut wurden.<sup>70</sup> Sehr ausführlich beschrieb er St. Ulrich mit der S. Simpert Epitaphium in einer Kapelle, das Fuggergrabmahl<sup>71</sup>, das Gitter mit zwölf Aposteln und Christus von *gips*<sup>72</sup>. Interessant ist auch die Beschreibung des Turmes:

*So hat es auch in vorgemelter kirchen ain vast große sacristey wie ain kirchen, und ist an dieser kirchen ain hoher thurn, welcher 390 stüffel hinauf hat, oben vast weit mit ainem rotten tachwerckh bedeckht, darvon man die statt lustig übersehen khann; bei disem thurn hat man albereit noch einen anderen thurn angefangen, so dem ersten allerdings gleich soll werden.*<sup>73</sup>

Die Uhr am Dom nannte Ernstinger gleich zwei Mal und verglich sie mit den Straßburgern.<sup>74</sup>

## Öffentliche Gebäude

Barthold von Gadenstedt erwähnte in seinem Reisebericht von 1587 die gut ausgestattete Bibliothek bei den Schulen St. Anna, wo nicht nur gedruckte Werke, sondern auch alte Manuskripte aufbewahrt wurden.<sup>75</sup>

Es scheint, dass Fynes Moryson während seiner Reise 1592 sehr vom Rathaus enttäuscht war:

*Im Rathaus [wo die kaiserlichen Parlamente, „Reichstage“ genannt, schon oft gehalten worden sind] fand ich nichts, was der Pracht der Stadt entsprechen würde.*<sup>76</sup>

---

68 Ebd., S. 144.

69 Ernstinger, Hans Georg: Das Wasser wiert in 500 heuser durch rör gelait, 1595. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1992, S. 48-54.

70 Hier sind auf jeden Fall die Prachtbrunnen gemeint, die im nächsten Teil beschrieben werden.

71 Hier soll es natürlich um die Fuggerkapelle in St. Afra gehen.

72 Ernstinger, 1595, S. 48-49.

73 Ebd., S. 49.

74 Ebd., S. 50; S. 54.

75 Gadenstedt, 1587, S. 94.

76 Moryson, 1617, S. 100.

Hans Georg Ernstinger nannte die zwei Zeughäuser mit viel Harnisch und Waffen:

*Das Zeughauß, deren zway, das ain hat sechs unterschiedlich gemäch, in dem ersten sein vil großer stückh geschütz gar schön und sauber gegoßen, in dem andern aber der 5 gemäch werden allerlay rüstungen und wöhren von harnisch, musqueten und andere rör, helleparten, lange spieß, schlachtschwerter und dergleichen kriegsmunition verwart, in solche anzal, das die statt Augspurg bey 18 000 man bewört machen und ausrüsten khan.*<sup>77</sup>

Auch ist von ihm eine kurze Beschreibung des alten Rathauses überliefert:

*Das rathhauß, darauf ain weiter saal, auf welchen der fürtrag in den reichstagen beschiht; auf welchem saal ist ain rotlechte marmelstainene seulen zimblich hoch, daran zway zaichen überaus großer langer mannpersonen und dann aines gar klainen zwergen zu sehen, und dann schier mitten in der seulen wiert gezaigt ain weißer lew, so in dem märmelstain von natur also eingewachsen und hernach etwas bößer formiert worden, welcher für das warzeichen der statt gehalten wiert.*<sup>78</sup>

Der Herzog von Braunschweig-Wolfenbüttel beschrieb das Rathaus als *schön vnd groß erbawett*.<sup>79</sup>

Am meisten wurden die öffentlichen Gebäude wie Rathaus, Weinmarkt und Zeughaus in den Reiseberichten genannt, aber nicht genau beschrieben. Hierbei gilt es anzumerken, dass das heutige Stadtbild, das durch die Architektur von Ellias Holl geprägt wurde, erst nach 1600 gebaut wurde.

## Wasserwerke und Brunnenkunst

Antonio de Beatis beginnt seine Beschreibung der Stadt mit den Brunnen, Wassertürmen und dem Wasserwerk. Der Kardinal hatte auch den damaligen Wasserturm am Roten Tor besucht und das technische Werk bewundert.<sup>80</sup>

Der Engländer Richard Smith, der Begleiter Sir Edward Untons (1534–1582), beschrieb die Wasserleitungen der Stadt und den Wasserturm besonders genau:

---

<sup>77</sup> Ernstinger, 1595, S. 50.

<sup>78</sup> Ebd., S. 53.

<sup>79</sup> Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel, 1598, S. 108.

<sup>80</sup> Beatis, 1517, S. 72.

*Für das Innere dieser Stadt ist nichts rühmlich anzumerken als der Kunstgriff, den sie für die Versorgung der Stadt mit Wasserleitungen angewendet haben, deren es sehr viele gibt. Da existiert eine Örtlichkeit, die man den Wasserturm nennt und der eine bedeutende Höhe hat. Unter diesem Turm hindurch lassen sie Wasser in Tröge einlaufen. Dieses Wasser wird dann vermittels Pumpen gehoben, die mit Hilfe von Wasserrädern zur Arbeitsleistung angetrieben werden. Diese Pumpen fördern die besagte Wasser in dicken Messingröhren unter die Spitze des genannten Turmes zu gewissen Behältern, von denen aus es durch verschiedene Röhren nach jedwedem Stadtteil abfließt...*<sup>81</sup>

Barthold von Gadenstedt erwähnte den Augustusbrunnen von Hubert Gerhart und auch das System der Wassertürme in Augsburg.<sup>82</sup> Zum Markt und Brunnen am heutigen Rathausplatz schrieb er:

*Auf dem marckt Ist ein künstlicher brunnen von weissen Marmelstein. darselbst auch das biltniß Augusti Imperatoris von Ertzt gegossen, welcher ortt sonst der Berlac genant wird.*<sup>83</sup>

Auch Fynes Moryson sprach über die *noble Wasserleitung* und eine *Statlicher Kunst*.<sup>84</sup> Die ‚Wasserkunst‘ am Roten Tor beschrieb auch Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel, mit dem System von Kanälen und Röhren mit Pumpen, die die Stadt mit Wasser versorgen.<sup>85</sup>

Über das Wasser in Augsburg und seine besondere Qualität schrieb 1562 Antonio Graziani. Er bemerkte, dass überall das gute, besonders durchsichtige, Trinkwasser des Lechs fließt, in dem Fische gesehen werden können.<sup>86</sup>

Auch Michel de Montaigne bewunderte den Wasserturm und Wasserleitung in Augsburg. Er nannte zudem die Kosten für die Bürger für einen Wasseranschluss und das ungefähre Alter des Systems:

---

<sup>81</sup> Smith, 1563, S. 52.

<sup>82</sup> In den 1580er-Jahren war Hubert Gerhard mit Carlo Pallagio in Augsburg für Hans Fugger tätig. 1594 wurde der Augustusbrunnen mit den anderen Figuren aufgestellt. Dem Reisebericht von Gadenstedt nach wurde die Augustusfigur bereits früher aufgestellt. Dazu in Kluger, Martin: Historische Wasserwirtschaft und Wasserkunst in Augsburg. Kanallandschaft, Wassertürme, Brunnenkunst und Wasserkraft. Augsburg 2012, S. 86-87. Der erste Wasserturm am Roten Tor wurde 1416 im Holz aufgebaut, der Untere Turm am Mauerberg wurde 1538 und der Kastenturm am Roten Tor 1599 gebaut. Die Kleine und Große Türme am Roten Tor sollten 1470 bzw. 1463 gebaut und 1559 von Bernhard Zwitzel erhöht werden. Ab diesem Zeitpunkt wurden die Türme für Touristen gezeigt. Dazu In: Kluger, 2012, S. 62-69.

<sup>83</sup> Gadenstedt, 1587, S. 94.

<sup>84</sup> Moryson, 1617, S. 99.

<sup>85</sup> Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel, 1598, S. 107-108.

<sup>86</sup> Graziani, 1962, S. 46.

*Den Bürgern, die eine eigene Abzweigung für sich beantragen, wird es gegen eine laufende Gebühr von zehn Gulden oder eine einmalige Zahlung von zweihundert Gulden genehmigt. Seit vierzig Jahren ist diese sinnreiche Anlage eine Zierde der Stadt.*<sup>87</sup>

Hans Georg Ernstinger nannte in seiner Beschreibung drei Wassertürme, in dem in einem davon ein Pumpwerk steht, von dem aus das Wasser durch Röhren in 500 Häuser geleitet wird. Zwei von den Wassertürmen sind alt und bringen jährlich 5.000 fl. Einkommen.<sup>88</sup> Er nannte auch *die 4 fürnembsten schönen brunnen*<sup>89</sup> mit dem Bildnis von Herkules, Augustus, Merkur und Neptun. Dies ist interessant, da Herkules- und Merkurbrunnen erst nach seinem Besuch errichtet wurden, weswegen seine Beschreibungen wohl erst aus späterer Zeit stammen. Der Neptunbrunnen dürfte dem Autor in Realität bekannt gewesen sein.

Über die Brunnen schrieb auch Ludwig von Anhalt-Köthen in seinen Versen von 1598:

*Drey schöne Brunnen / die aus Kupfer ertztz gegossen /  
Mit marmelstein geziert / daraus dan stettig flossen  
Sehr frische wasser ström‘ / uns fielen ins gesicht‘ /  
Und wir anschauen sie genugsam konten nicht.*<sup>90</sup>

Auch Gilles de Faing nannte die Brunnen, den Wasserturm und den Lech selbst.<sup>91</sup>

## Mauer und geheimer Einlass

Als erster hatte Michel de Montaigne die Anlage an der Stadtmauer mit dem geheimen Tor beschrieben, das sich selbstständig mechanisch für die Besucher in der Nacht öffnen lassen und sie einlassen konnte. Er hatte den Mechanismus genau erklärt:

<sup>87</sup> Montaigne, 2002, S. 78.

<sup>88</sup> Ernstinger, 1595, S. 49-50.

<sup>89</sup> Ebd., S. 51.

<sup>90</sup> Anhalt-Köthen, 1598, S. 64.

<sup>91</sup> Faing, 1598, S. 68.



*Am Dienstag dürften wir [...] eine zweitorige geheime Anlage in der Mauer besichtigen, durch die zu allen Stunden der Nacht jeder, der dies begehrt, zu Fuß oder zu Pferde eingelassen wird – vorausgesetzt, er sagt, wie er heiß, zu wem er will oder in welchem Gasthof er unterzukommen sucht. [...] Berittene zahlen für den Zugang zwei Batzen, Fußgänger einen. / Der äußere Tor ist mit Eisen beschlagen. Neben ihm hängt an einer Kette ein ebenfalls eiserner Griff. Wenn man ihn zieht, wird dies durch die Kette über eine ungemein lange Strecke mit vielen Windungen in den hoch oben liegenden Raum eines der Pförtner übertragen und läßt dort eine Glocke ertönen. Der Pförtner, der nur mit seinem Hemd bekleidet im Bett liegt, öffnet nun durch eine in beide Richtungen bewegliche Vorrichtung dieses erste Tor – mehr als gut hundert Schritt davon entfernt!<sup>92</sup>*

Ausführlich beschrieb von Gadenstedt die Möglichkeit in die Stadt bei Nacht zu kommen.<sup>93</sup> Genauer nannte Fynes Moryson diesen Platz auf der Westseite neben dem Gögginger Tor:

*Auf dieser Westseite ist ein weiteres Tor, der Einlaß [Einlasse] genannt, durch den die Reisenden bei Nacht in die Stadt gelassen werden, wo die Tore geschlossen sind. Und da wird der Zutritt so seltsam vermittelt, daß viele auf diese Form neugierige Fremde es deshalb auf sich nehmen, bei Nacht hinausgesperrt zu werden. Sie geben dann willig den sie hereinlassenden Soldaten eine Vergütung. Beim hereinlassen werden den Hinausgesperrten verschiedene Türen geöffnet, und man erblickt niemand, der sie öffnet. Diese Türen schließen sich sofort wieder hinter dem Rücken der Eintretenden. Dann sind sie eingesperrt wie in einem Gefängnis. Eine Büchse wird zu ihnen herabgelassen, in welche sie eine Vergütung werfen. Danach betrachtet der Wachhabende durch ein Fenster einen jeglichen Hereinkommenden. Wenn er sich vor einem Betrug sicher weiß, läßt er ihn durch die letzte Tür in die Stadt...<sup>94</sup>*

Moryson nannte auch die weiteren Tore und beschrieb die Mauer mit der Erwähnung der Zahl von Garnisons-Soldaten. Der Fürst Ludwig von Anhalt-Köthen (1579–1650) erzählte über dieses Tor in Versen:

*Den einlaß recht zu sehn / wir liessen uns verschliessen  
Heraussen für dem thor‘ / aldar sie und einliessen.  
Derselbe drey mal wird geöffnet / zu gethan  
Auch wieder so viel mal / eh man zur Stadt komt an /*

<sup>92</sup> Montaigne, 2002, S. 82.

<sup>93</sup> Gadenstedt, 1587, S. 94-95.

<sup>94</sup> Moryson, 1617, S. 99.

*Er durch den gatztenWall / und sein gewölbe gehet /  
Und / wie gesaget ist / sich drey mal rümmer drehet /  
Mit ketten überall verwahrt hengt im gewicht /  
Und niemand unbesehn dadurch kann kommen nicht.*<sup>95</sup>

Hans Georg Ernstinger<sup>96</sup> sowie Gilles de Faing erwähnten auch das Tor, das sich *in origineller Weise* selbstständig öffnete.<sup>97</sup>

## Die Fugger als Gastgeber

Die bekannteste Familie Augsburgs, die Fugger, hatte im Jahr 1473 von Kaiser Friedrich III. (1415–1493) ihr Wappen gegen Geld bekommen.<sup>98</sup> Seit Kaiser Maximilian I. hatten die Fugger während der Reichstage und anderen Anlässen den Hochadel bei sich verweilen lassen und so ihre prächtigen Häuser vielen bekannten Menschen gezeigt.

Antonio de Beatis bezeichnete den Fuggerpalast als einen der schönsten in Deutschland.<sup>99</sup> Über die Familie selbst schrieb er:

*Diese Fugger gehören heute zu den größten Kaufleuten der ganzen Christenheit, denn sie haben ohne ihre sonstigen, keineswegs geringen Rücklagen, jederzeit 300 000 Gulden flüssig. Dieses Vermögen stammt zunächst von ausgeliehenen Geldern an Anwärter auf deutsche Bischofsstühle, Abteien und ertragreiche Pfründen, die nach Rom Angaben zu entrichten haben [...]*<sup>100</sup>

Auch erzählte de Beatis über den Garten der Fugger an der Stadtmauer mit den Brunnen und einen Ball mit *sehr schönen Frauen*<sup>101</sup>, das zu Ehren des Kardinals Luigi d'Aragona organisiert wurde.

Beatus Rhenanus beschrieb im Brief seinem Freund Philipp Puchmaier<sup>102</sup> am 3. März 1531 seinen Besuch von Augsburg und den Fuggerhäusern. Er bewunderte die Prächtigkeit des Hauses Anton Fugger (1493–1560):

<sup>95</sup> Anhalt-Köthen, 1598, S. 64.

<sup>96</sup> Ernstinger, 1595, S. 53–54.

<sup>97</sup> Faing, 1598, S. 68.

<sup>98</sup> Karnehm, Christi: Zu Gast im Hause Fugger. Berühmte Besucher und glanzvolle Feste in den Augsburger Fuggerhäusern. Augsburg 2009, S. 6.

<sup>99</sup> Ebd., 1517, S. 72.

<sup>100</sup> Ebd., 1517, S. 72.

<sup>101</sup> Beatis, 1517, S. 73.

<sup>102</sup> Lebensdaten nicht bekannt.

*Was gibt es Prächtiges, das in Anton Fuggers Hause nicht zu finden wäre? Fast überall ist es gewölbt und von Marmorsäulen gestützt, deren Kapitelle nach dem Muster des Altertums gemeißelt sind. [...] Alles ist innen und außen mit Malereien geschmückt; und obgleich alles ist höchst wertvoll ist, trägt es doch selten überflüssigen Aufwand zur Schau, wohl aber einen gefallenen Geschmack und maßvolle Prachtentfaltung.*<sup>103</sup>

Noch ausführlicher beschreibt er das Haus Raymund (1489–1535) Fuggers, der *fürstlich* eingerichtet ist.<sup>104</sup> Sein Garten ist mehr zu bewundern als der Garten König Ludwigs von Frankreich<sup>105</sup> in Tours und Blois. Er erwähnt die italienischen und deutschen Gemälde, Antiken von Göttern. Die Charakteristik von Raymund ist sehr beeindruckend:

*Herrn Raimund reut bei der Vorliebe, die er als genauer Kenner der Wissenschaften für das Altertum hegt, keine Ausgabe, wenn er sich in den Besitz dieser Dinge setzen kann. Daran erkennt man den wahrhaft edlen und hochsinnigen Geist dieses Mannes.*<sup>106</sup>

Antonio Graziani bewunderte die Fugger, nicht nur wegen ihres materiellen Reichtums, sondern auch wegen ihrer sozialen Projekte:

*Besonders ein Geschlecht macht diese seine Vaterstadt berühmt. Sein Name heißt Fugger: Mit ihrem Handel haben sie solche Reichtümer gesammelt, daß sie auch im Ausland den Namen ihrer Familie durch das Gerücht ihres Reichtums berühmt gemacht haben. [...] Von ihnen heißt es, daß sie für die Würdigkeit, solch große Reichtümer zu besitzen, durch Wohltätigkeit für die Armen und durch Freigebigkeit gegen alle auch Sorge tragen und daß sie es Fürsten sowohl in ihrem privaten Leben als auch in der Pracht und im Glanz ihrer Bauten gleich tun, da sie ja oft in wahrhaft königlicher Weise selbst die Kaiser bei sich als Gäste aufnehmen.*<sup>107</sup>

Auch lobte Graziani, dass die Fugger bei der katholischen Religion geblieben sind.<sup>108</sup>

---

<sup>103</sup> Rhenanus, 1531, S. 21.

<sup>104</sup> Ebd., S. 22.

<sup>105</sup> Hier soll es um französischen König Ludwig XII. (1462–1515) gehen.

<sup>106</sup> Ebd., S. 23.

<sup>107</sup> Graziani, 1562, S. 46.

<sup>108</sup> Ebd., S. 46.

Michel de Montaigne hatte die Häuser von Fugger ebenfalls besucht. Aus dem Palast beschrieb er zwei Säle:

*[...] der eine groß, hoch und mit Marmorboden, der andere niedrig und reich an alten wie modernen Medaillen, dahinter ein kleines Kabinett. Das sind die prächtigsten Säle, die ich je gesehen habe.*<sup>109</sup>

Weit ausführlicher sind die Lusthäuser für den Sommer beschrieben: Die prächtigen Brunnen und Gärten, die komischen Wassergeräte und die Uhr.<sup>110</sup>

Hans von Schweinichen erzählte viel über die Sitten und Bräuche der Stadt und war bei einer Hochzeit und einem Bankett von Marx Fugger (1529–1597) im Jahr 1575. Den Boden im Palast beschrieb er besonders *glatt, als es auf Eis ging*, so dass er mit einem Glasschiff mit Wein rutschte und dieses zerbrach.<sup>111</sup>

Hans Georg Ernstinger beschrieb die Häuser von Marx Fugger mit seiner Antikensammlung und nannte das Haus Anton Fuggers *das gröst hauß in Augspury*. Die Fuggerei wurde auch erwähnt.<sup>112</sup>

Barthold von Gadenstedt rühmte Fugger mit seinen sozialen Projekten:

*Die hern fuckarten haben auch den rhum, das sie den armen viel guts thun, wie sie dann ein gantzen ortt der stad Inhaben vnd bebauen lasen, welche heiser sie armen unvermoeigensen leuten zum theill vmsonst, zum theill vmb einen gar geringen zins einthun, welcher ortt genant wird suburbum Jacobaeum Vicus Fuggeranorum. [...] Wie dann die hern fuckarten auch ein eigenen Spittall für kranke vnd gebrechliche leutte geordnet.*<sup>113</sup>

Von Gadenstedt beschrieb die reichen Häuser Marx und Hans Fuggers (1531–1598) mit Wasserwerken, Antiken und Malerei.<sup>114</sup>

Auch Fynes Moryson nannte die Fuggerei, in der die arme Bevölkerung Häuser günstig mieten konnte.<sup>115</sup>

<sup>109</sup> Montaigne, 2002, S. 79.

<sup>110</sup> Ebd., S. 80-82.

<sup>111</sup> Schweinichen, 1575, S. 34.

<sup>112</sup> Ernstinger, 1595, S. 51-52.

<sup>113</sup> Gadenstedt, 1587, S. 94. Genauer zur Fuggerei in Lieb, 1958, S. 250-252.

<sup>114</sup> Gadenstedt, 1597, S. 94.

<sup>115</sup> Moryson, 1617, S. 99.

Sehr ausführlich beschrieb Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel die Fuggerhäuser und besonders deren Kunst- und Antikensammlung:

*[...] weyter gesehen deß Marci Fuggerß sein schloß, darinnen ein großer Saall, wo schönen gemeldten vnd perspedtiven. Im nebengemach ein hundert von leim gar künstlich gemacht. Ein anderer schöner gewelbter Saall, darinne die 17 [...] Imperatores a Julio Caesare angefangen zu besehen, welches des Sommers külle, deß winterß aber warm ist. Im nebengemach Effiges Urbis Romae, Ciceronis et aliorum. Ein tisch mit edel gesteinein gelegt. Andere schöne perspedtiven: alß ein fuß, so ein altter vbergeschlagen hatt, welcher einem alles nachfolgett: ein ganz bildt, so oben in der mitte gemahlet, welches einem allenthalben nachsiehet. Grosse Stucke im hoffe, welche die Fugger zur Zeitt deß aufruhrs gebrauchen vnd für die Thore stellen lassen. Einen Indianischen geiß oder Ziege. Ein alt heidnisch Epitaphium daranne Amazones wie ßiemitt den Männern streyten. Zu Ros vnd fuß, gehawen, welches die Fugger aus Cypern biß Napoli bringen lassen vnd von dannen nach Augspurgk. Eß soll 2 000 Jahr alt sein [...].*<sup>116</sup>

Wichtig ist, dass Gilles de Faing auch die Fugger und ihre Häuser erwähnte, sowie dass der Erzherzog bei ihnen zu Hause wohnte.<sup>117</sup>

## Eindruck von Augsburg in den Reiseberichten

In diesem Teil soll die Stadt durch kurze Eindrücke und Beschreibungen im Allgemeinen charakterisiert werden.

Anton von Lalaing (1478–1540)<sup>118</sup>, der Kammerherr Philipp des Schönen (1478–1506), beschrieb Augsburg um 1503 sehr knapp, gibt aber eine wichtige Beurteilung *einer der bedeutendsten Städte Deutschlands*, reich an schönen Frauen, ab:

*Diese Reichstadt von der Größe Antwerpens [Anvers] ist sehr stark, dicht besiedelt und bevölkert, voll von schönen Häusern, die in der Mehrzahl bemalt sind, und sie ist sehr betriebsam, überragt von einer bischöflichen Kirche. Die Ratsherren sind sehr reich.*<sup>119</sup>

<sup>116</sup> Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel, 1598, S. 108.

<sup>117</sup> Faing, 1598, S. 68.

<sup>118</sup> Lalaing, Anton von: Relation du Ier voyage de Philippe le Beau en Espagne, 1503. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 26–31.

<sup>119</sup> Ebd., S. 28.

Francesco Vettori gab 1507 eine kurze Beschreibung der Stadt Augsburg, in der er sechs Tage verbracht hatte:

*Es ist eine große, schöne, eben gelegene Stadt. Sie besitzt breite Gräben und sie ist von allen Seiten mit Mauern umgeben. Die Mauern sind stark, die Häuser sauber, die Straßen in gutem Zustand, die Gesetze, nach denen die Stadt regiert wird, gut. Die Regierungsform ist republikanisch. Dem Kaiser steuert sie jährlich nur 1000 Gulden.*

De Beatis fasste seine 1517 geschriebene Beschreibung Augsburgs zusammen:

*Die genannte Stadt [Augsburg] ist groß, bevölkert, ganz in einer Ebene gelegen, heiter, reich an schönen Plätzen, Straßen, Häusern und Kirchen, von sehr vornehmem Aussehen...*<sup>120</sup>

Sir Thomas Hoby hat während seiner insgesamt vier Besuche in Augsburg sehr wenig über die Stadt selbst berichtet. Erwähnt hatte er die Reichstage mit dem Kaiser, der bei den Fuggern wohnte. Seine kurzen Eindrücke während seines Besuchs 1554 beschreiben:

*Das ist eine der allerschönsten Reichsstädte des Reiches. Die hat keinen [größeren] Landbesitz, aber in ihr wohnen reiche Kaufleute, wie die Fugger [Folkers], die Welser [Velsers], die Baumgarten [Poungarts], die Herbord [Herbrothers], und andere solche, die tatsächlich Landbesitz haben, aber nicht um die Stadt herum. [...] Diese Stadt ist sehr vornehm gebaut, mit vielen vortrefflichen Wasserführungen darin.*<sup>121</sup>

Bartholomäus Khevenhüler besuchte Augsburg während seiner Reise nach Frankreich und war bei Anton Fugger. Die Stadt beschrieb er als *schön lustig* und die Häuser *köstlich*; ebenfalls erwähnte er die Wasserkunst.<sup>122</sup>

Von allen deutschen Städten findet Antonio Graziani Augsburg und Nürnberg besonders fortschrittlich<sup>123</sup>:

*Von allen Städten Deutschlands, ohne auch nur einzige davon auszunehmen, gilt Augsburg als die schönste. Und in der Tat: Sie hat ganz lange und sehr breite Straßen. Sie ist voll von schönen Häuserfassaden und Palästen. [...] Sie ist eine unabhängige Stadt.*<sup>124</sup>

<sup>120</sup> Beatis, 1517, S. 72.

<sup>121</sup> Hoby, 1554, S. 42.

<sup>122</sup> Khevenhüller, 1557, S. 129.

<sup>123</sup> Graziani, 1562, S. 46.

<sup>124</sup> Ebd., S. 47.

Der englische Reisende Richard Smith lobte besonders die Augsburger Frauen.<sup>125</sup> Augsburg war die größte und schönste Stadt, die er mit Sir Edward Unton in Deutschland besucht hatte.<sup>126</sup>

Michel de Montaigne schätzte Augsburg so groß wie Orléans<sup>127</sup> und bewunderte als einziger, dass es *keine einzige schöne Frau* gibt<sup>128</sup> und dass es sehr sauber ist. Die *Reinlichkeit* der Deutschen beschreibt er mehrmals:

*Bei unser Ankunft fiel uns als erstes auf, daß man hier einen ungewöhnlichen Wert auf Reinlichkeit legt, denn wir konnten die Stufen der Wendeltreppe zu unsren Zimmern nur über die Stoffmatten beschreiten, mit denen sie abgedeckt waren, damit sie nicht beschmutzt würden – hatte man sie doch eben erst (wie alle Samstage) gewaschen und blankgescheuert! Auch haben wir in den Gasthäusern niemals Spinnweben oder irgendwelchen Schmutz bemerkt.<sup>129</sup> [...]*

*Daß die Fensterscheiben vor Sauberkeit glänzen, liegt daran, daß die Rahmen nicht wie bei uns fest eingebaut sind, sondern sich nach Belieben öffnen und schließen lassen, was das Putzen erleichtert – und geputzt werden sie unglaublich oft.<sup>130</sup>*

Auf lateinischen Hexametern formulierte Peter Lindeberg seine Eindrücke von Augsburg, seinem Reichtum, den Fuggern, die langen Mauern und besonders die Wasserleitungen, alles was ihm der Mann Mylius gezeigt hatte:

*...ostenditque domos, minitantes vertice coelo  
et late depicta novis asarota figuris  
multiplicesque Midas, patresque aetate verendos  
et murum gyros, et, qui siphonibus altis  
turris ad excelsae ducti fastiga fontes.<sup>131</sup>*

<sup>125</sup> Smith, 1563, S. 51-52.

<sup>126</sup> Ebd., S. 52.

<sup>127</sup> Montaigne, 2002, S. 75.

<sup>128</sup> Ebd., S. 75.

<sup>129</sup> Ebd., S. 73.

<sup>130</sup> Ebd., S. 73.

<sup>131</sup> Lindeberg, 1586, S. 54. Übersetzung ebd., S. 56-58. Der zitierte Teil lautet in etwa auf Deutsch: *Er zeigte uns Gebäude, die mit ihrem First den Himmel zu bedrohen schienen, und Fußböden, die weltläufig mit neumodischen Bildern geschmückt waren, vielerlei Geldmensen und durch ihr hohes Alter verehrungswürdige Väter, auch den Mauerring und die Quellen, die durch hohe Röhren bis zur Spitze eines mächtigen Turmes geleitet sind.*

Am Anfang seiner Augsburger Beschreibung spekuliert Barthold von Gadenstedt kurz zur Geschichte Augsburgs, dass die Stadt 600 Jahre vor der Gründung Roms gegründet sei.<sup>132</sup> Allgemein beschreibt er Augsburg wie folgt:

*Sonst Ist es eine Reichstad, eine außbüdinge wollerbaute stadt, vnter den Teutschen steten nicht die geringste, ligtt In der ebene ahn einem fruchtbharn ortt, ligt lustig ahn dem wasser die Lech genandtt. Ist mit statlichen gebeueden vnd heuser formirt, wird auch von vielen vornhemenleutten bewhonett, haltung sich In kleidungen vnd sonstens herprechtig, berümppt wegen etlicher Reichstag so dar gehalten.*<sup>133</sup>

Johannes Boterus (1544–1617)<sup>134</sup> schrieb in seiner Beschreibung der damals bekannten Welt über seinen Besuch von Augsburg und Schwaben:

*Die vornemste Stette son darinnen gelegen / sind Ulm und Augspurg: die führen ein freyes Regiment... Augspurg ligt zwischen den Wassern Wertach (etwann Vinda genennet) und dem Lech: ein sehr grosse / und uberauß schöne Statt: mechtig und reich / ob sie schon kein eygne Landschafft hat. Es hat Burger zu Augspurg / die durch Kauffmannschaften und Gewerrbe mechtige Herrschaften an sich gebracht / und solche Reichthumb erworben haben / daß deßgleichen in gantzem Europa nicht zu finden.*<sup>135</sup>

Kurz und knapp erwähnte Paul Hentzner um 1600 die Sehenswürdigkeiten Augsburgs, aber besonders lobte er die Menschen, die Stadtregierung und die reichen Familien, die sich um ihre Bürger kümmerten. Zusammengefasst nennt er elf Plätze, die besichtigt werden sollten: Den Dom und die Ulrichskirche, *das prächtige Rathaus*, das Zeughaus und Kornhaus, die Paläste und Gebäude der Fugger, *die weiten und schmucken Plätze, die kunstvollsten und kostbaren astronomischen Uhren*, die Stadtbefestigung, den geheimen Einlass, der auch in der Nacht geöffnet werden kann, *die einzigartige Gastlichkeit und Freigebigkeit der Stadtbehörde*, die Prachtbrunnen und Wasserwerke mit den Wassertürmen.<sup>136</sup>

<sup>132</sup> Gadenstedt, 1587, S. 92.

<sup>133</sup> Ebd., 1587, S. 92.

<sup>134</sup> Boterus, Johannes: Eine sehr grosse und uberauß schöne Statt, 1596. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1992, S. 55-56.

<sup>135</sup> Ebd., S. 55-56.

<sup>136</sup> Hentzner, 1600, S. 114.



Allgemein ist die Wahrnehmung von Augsburg sehr positiv: Die Stadt ist groß und reich, was fast in jedem Reisebericht angemerkt wurde. Die Sehenswürdigkeiten wurden gerne gezeigt und man lud bekannte und reiche Gäste ein.

## **Zusammenfassung**

Das 16. Jh. war für Augsburg die Zeit des Ruhmes und Glanzes. Bereits vor 500 Jahren hatten die Menschen, unabhängig von ihren Zielen die gleichen Interessen wie heute: in Bezug auf Reisen spielen vor allem Preise, Sehenswürdigkeiten, das Essen sowie Sauberkeit eine wichtige Rolle.

Im Zuge dieses Aufsatzes wurde festgestellt, dass die Beschreibung in den Reiseberichten nicht nur vom Beruf, sondern auch vom Zweck der Reise oder der Route selbst abhängt.

Die Pilger hatten Augsburg meistens als einen Zwischenpunkt auf ihrer Reise wahrgenommen und somit in den Berichten nicht eingehender beschrieben. Ihr Ziel war es vor allem Empfehlungen für ihre Weiterreise zu bekommen, Geld zu wechseln und einen sicheren Weg nach Venedig über die Alpen zu finden. Eher knapp hatten auch die Reisenden, die auf dem Rückweg von Italien waren, berichtet. Besonders lobende Berichte hatten diejenige geschrieben, die erst auf dem Weg nach Venedig waren und besonders beeindruckt von der ‚Italienischen Renaissance‘ in Augsburg waren. Bei den meisten Reisenden wurden die Kirchen mit ihren Schätzen beschrieben und das Zusammenleben zwischen Protestanten und Katholiken.

Die wichtigsten Sehenswürdigkeiten waren die technischen Besonderheiten der Stadt Augsburg: Das Wasserwerk mit den Wassertürmen und der geheime Einlass an der Stadtmauer, über den man auch in der Nacht in die Stadt gelangen konnte.

Die wohlhabenden Familien, allen voran die Fugger und Welser, wurden fast von allen Reisenden genannt: Die Fugger luden Reisende oft in ihre Paläste und Häuser ein und zeigten ihre Wohltaten, wie zum Beispiel die Fuggerei.

Aus den Reiseberichten gehen viele Unklarheiten oder falsche Information hervor, die darauf hindeuten, dass die Beschreibungen der Reise erst

im Nachhinein verfasst wurden. Ein Beispiel sind die Berichte über die Prachtbrunnen, die zur Reisezeit noch nicht fertig gestellt worden waren.

Dennoch zeigen die vorgelegten und analysierten Reiseberichte, dass Augsburg im 16. Jh. bereits sehr bekannt, groß und reich gewesen war.

**Maria Issinskaya, B.A.**, geboren in Moskau, studierte von 2006 bis 2009 Politikwissenschaft und von 2009 bis 2013 B.A. Kunst- und Kulturgeschichte an der Universität Augsburg. Derzeit befindet Sie sich im Masterstudiengang Kunst- und Kulturgeschichte. Dieser Aufsatz entstand im Rahmen des Hauptseminars ‚Hin und Weg – Kulturgeschichte des Reisens‘ bei Prof. Dr. Günther Kronenbitter am Lehrstuhl für Europäische Ethnologie/Volkskunde.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Quellen

- Anhalt-Köthen, Ludwig von: Reisebericht in Versen, 1598. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 62-66.
- Bartolini, Riccardo: Hoc iter ut duxit Princeps Gurgensis ab urbe Augusta, videas, gestaque cuncta lege Cuncta ut conspexit, Riccardus scripsit ad unguem Delicium certe posteritatis erit, 1515. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 67-70.
- Beatis, Antonio de: Tagebuch, 1517. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 70-75.
- Benallis, Pietro Paolo de: Die Visitation des Klosters St. Ulrich und Afra in Augsburg, 1593. In: Gier, Helmut (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 3). Weißenhorn 2015, S. 142-145.
- Herzog August d. J. von Braunschweig-Wolfenbüttel: Ephemeridessive Diarium, 1598. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 106-111.
- Boterus, Johannes: Eine sehr grosse und überauß schöne Statt, 1596. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1992, S. 55-56.

- Buesäckh, Ernst von: Reisebericht, 1587. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 87-89.
- Ernstinger, Hans Georg: Das Wasser wiert in 500 heuser durch rör gelait, 1595. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1992, S. 48-54.
- Faing, Gilles de: Über die Reise Erzherzogs Albrecht, 1598. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 66-71.
- Gadenstedt, Barthold von: Reisebericht, 1587. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 90-97.
- Graziani, Antonio Maria: Nuntiaturberichte, 1562. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 44-48.
- Henri II. von Rohan: Voyage du duc De Rohan fait en l'an 1600 en Italie, Allemagne, Pays-bas uni, Angleterre et l'Écosse, 1646. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 72-74.
- Hentzner, Paul: Reisebericht, 1600. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 111-115.
- Hoby, Thomas: Reiseberichte, 1548/49 und 1554/55. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 38-43.
- Khevenhüller, Bartholomäus: Tagebuch, 1557. In: Czerwenka, Bernhard: Die Khevenhüller Geschichte des Geschlechtes mit einer besonderen Berücksichtigung des XVII. Jahrhunderts; nach archivalischen Quellen. Wien 1867, S. 128-131, <<http://reader.digitale-sammlungen.de/resolve/display/bsb10428051.html>> (09.02.2016).
- Krafft, Hans Ulrich: Lebenserinnerungen, 1614-1616. In: Gier, Helmut (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 3). Weißenhorn 2015, S. 51-63.
- Lalaing, Anton von: Relation du I<sup>er</sup> voyage de Philippe le Beau en Espagne, 1503. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 26-31.

- Lindeberg, Peter: *Hodo eporicon Iteneris Veneti, Romani, Helvetici et Rhenani*, 1586. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 53-58.
- Maximilian I. von Bayern: *Reisebericht*, 1593. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 105-106.
- Montaigne, Michel de: *Tagebuch der Reise nach Italien über die Schweiz und Deutschland von 1580 bis 1581*. Frankfurt am Main 2002.
- Moryson, Fynes, *Itinerary*, 1617. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 97-105.
- Rhenanus, Beatus: *Alles ist innen und außen mit Malerei geschmückt*. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): *Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen*. Düsseldorf 1992, S. 21-23.
- Sastrow, Bartholomäus: *Bartholomäi Sastrowen Herkommen, Geburt und Lauff seines gantzen Lebens etc. von ihm selbst beschrieben*, 1546/47. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 33-37.
- Schedel, Hartmann: *Ettlich sagen Augspurg sey von den Troyanerñ gepawen*, 1493. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): *Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen*. Düsseldorf 1992, S. 15-18.
- Schweinichen, Hans von: *Der Braut zu Gefallen alle weiß gekleidet*, 1575. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): *Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen*. Düsseldorf 1992, S. 31-36.
- Smith, Richard: *The journey of Sir Edward Unton and his company into Italy wherin is contains the names of the townies where he bayted and laye / and the distaunces of myles between them / wherin ist to be noted that one dutche myle conteyneth III engliche myle*, 1563. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 2). Weißenhorn 1974, S. 51-53.
- Thunger, Sigmund: *Reisebericht*, 1551. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 75-80.
- Vettori, Francesco: *Viaggio in Alemagna magna*, 1507. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): *Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten* (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 45-67.

## Forschungsliteratur

- Brilli, Attilio: Als reisen eine Kunst war. Vom Beginn des modernen Tourismus: Die Grand Tour. Berlin 1997.
- Bushart, Bruno: Kunst und Stadtbild. In: Gottlieb, Günther (Hg.): Geschichte der Stadt Augsburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Stuttgart 1984, S. 363-386.
- Dussler, Hildebrand: Einleitung. In: Dussler, Hildebrand (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 1). Weißenhorn 1968, S. 9-15.
- Ferber, Magnus Ulrich: Augsburg im 16. Jahrhundert. München 2012.
- Gebele, Eduard: Augsburg im Urteil der Vergangenheit. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben und Neuburg, 48 (1928/29), S. 1-165.
- Gier, Helmut: Einleitung. In: Gier, Helmut (Hg.): Reisen und Reisende in Bayerisch-Schwaben und seinen Randgebieten in Oberbayern, Franken, Württemberg, Vorarlberg und Tirol. Reiseberichte aus elf Jahrhunderten (= Veröff. d. Schwäbischen Forschungsgemeinschaft, Reihe 6, Bd. 3). Weißenhorn 2015, S. 9-14.
- Haberlein, Mark: „Die Tag und Nacht auff Fürkauf trachten“: Augsburger Großkaufleute des 16. Und beginnenden 17. Jahrhunderts in der Beurteilung ihrer Zeitgenossen und Mitbürger. In: Johannes Burkhardt (Hg.): Augsburger Handelshäuser im Wandel des historischen Urteils. Berlin 1996, S. 46-68.
- Karnehm, Christi: Zu Gast im Hause Fugger. Berühmte Besucher und glanzvolle Feste in den Augsburger Fuggerhäusern. Augsburg 2009.
- Kluger, Martin: Fugger – Italien. Geschäfte, Hochzeiten, Wissen und Kunst. Geschichte einer fruchtbaren Beziehung. Augsburg 2010.
- Kluger, Martin: Historische Wasserwirtschaft und Wasserkunst in Augsburg. Kanallandschaft, Wassertürme, Brunnenkunst und Wasserkraft. Augsburg 2012.
- Kellenbenz, Hermann: Wirtschaftsleben der Blütezeit. In: Gottlieb, Günther (Hg.): Geschichte der Stadt Augsburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Stuttgart 1984, S. 258-300.
- Kuhoff, Wolfgang: Augsburg in römischer Zeit. Quellenlage und Forschungsstand. In: Gottlieb, Günther (Hg.): Geschichte der Stadt Augsburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Stuttgart 1984, S. 11-17.
- Kuhoff, Wolfgang: Augsburger Handelshäuser und die Antike. In: Johannes Burkhardt (Hg.): Augsburger Handelshäuser im Wandel des historischen Urteils. Berlin 1996, S. 258-278.
- Lieb, Norbert: Die Fugger und die Kunst – Im Zeitalter der Spätgotik und der frühen Renaissance. München 1952.
- Lieb, Norbert: Die Fugger und die Kunst – Im Zeitalter der hohen Renaissance. München 1958.
- Lutz, Heinrich: Augsburg und seine politische Umwelt 1490-1555. In: Gottlieb, Günther (Hg.): Geschichte der Stadt Augsburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Stuttgart 1984, S. 413-433.
- Roeck, Bernd: Kulturtransfer zwischen Bayern und Italien in der Renaissance. In: Riepertinger, Rainard (Hg.): Bayern – Italien. Kat. Ausst. Füssen (Ehemaliges Kloster St. Mang), Augsburg (Maximilianmuseum; Staatliches Textil- und Industriemuseum tim). (= Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur, Bd. 58). Augsburg 2010, S. 28-37.

- Ruhl, Klaus-Jörg: Einleitung. In: Ruhl, Klaus-Georg (Hg.): Augsburg in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1992, S. 13.
- Schmid, Alois: Peregrinatio principis. Die „italianische Raif“ des Erbprinzen Maximilian I. 1593. In: Schmid, Alois (Hg.): Von Bayern nach Italien. Transalpiner Transfer in der Frühen Neuzeit. München 2010. S. 51-72.
- Schulze, Winfried: Augsburg 1555-1648: Eine Stadt im Heiligen Römischen Reich. In: Gottlieb, Günther (Hg.): Geschichte der Stadt Augsburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Stuttgart 1984, S. 433-447.
- Stagl, Justin: Ars apodemica: Bildungsreise und Reisemethodik von 1560 bis 1600. In: Neukirch, Dieter (Hg.): Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, Band 13. Amsterdam – Atlanta 1992, S. 141-190.
- Stauber, Reinhard: Bayern und Italien – Aspekte ihrer Beziehungen in der Neuzeit. In: Riepertinger, Rainhard (Hg.): Bayern – Italien. Kat. Ausst. Füssen (Ehemaliges Kloster St. Mang), Augsburg (Maximilianmuseum; Staatliches Textil- und Industriemuseum). (= Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur, Bd. 58). Augsburg 2010, S. 38-49.
- Uenze, Hans Peter: Die vorrömische Zeit – Augsburg und Umgebung. In: Gottlieb, Günther (Hg.): Geschichte der Stadt Augsburg von der Römerzeit bis zur Gegenwart. Stuttgart 1984, S. 3-10.
- Wiedermann, Hermann: Montaigne und andere Reisende der Renaissance. Drei Reisetagebücher im Vergleich: Das *Itinerario* von de Beatis, das *Journal de Voyage* von Montaigne und die *Crudities* von Thomas Coryate. Trier 1999.
- Wüst, Wolfgang: Das Bild der Fugger in der Reichsstadt Augsburg und in der Reiseliteratur. In: Burkhardt, Johannes (Hg.): Augsburger Handelshäuser im Wandel des historischen Urteils. Berlin 1996, S. 69-86.

# Der deutsche Motorradtourist auf der Route 66

## Mit der Harley-Davidson unterwegs auf den Spuren eines Mythos

von Teresa Grunwald

**Der** U.S. Highway 66, besser bekannt als Route 66, steht für Weite, Freiheit, Amerika pur. Bei Vielen ergänzt ein Motorrad der Marke Harley-Davidson die Aufzählung, und das scheinbar nicht grundlos: Diverse deutsche Reiseanbieter haben Route 66-Touren auf diesem speziellen Gefährt im Angebot und auch in den meisten Bildbänden darf eine Referenz auf das Kultmotorrad nicht fehlen.<sup>1</sup> Aber woher stammt diese Verbindung zwischen dieser Motorradmarke und dem Highway und was lockt ausgerechnet deutsche Biker auf die Route 66? Diesem Phänomen wird im Folgenden auf den Grund gegangen. Dabei soll der deutsche Motorrad- respektive Harley-Davidson-Tourismus auf der Route 66 untersucht werden. Im Mittelpunkt stehen dabei sowohl die Gründe für diese Reise, die Rolle des Motorrads sowie das Erleben der Reise.

Zur Klärung der obigen Fragen wurden Reiseberichte aus dem Internet ausgewertet. Bei der Recherche stellte sich heraus, dass es nur eine sehr begrenzte Anzahl an geeigneten Aufzeichnungen gibt, welche die nötigen Faktoren (deutsch, Route 66, Harley-Davidson) berücksichtigen.<sup>2</sup> Letztendlich wurden drei passende Berichte gefunden, auf die sich diese Arbeit stützt und die aufgrund der Parallelen zwischen den Autoren gut vergleichbar sind.<sup>3</sup>

1 Für die Motorradtouren vgl. „Route 66 Dream/ Kicks“ (Reuthers: Motorradreisen Route 66, <<http://reuthers.com/motorrad-reisen-route66.html>> (03.02.2016).) oder „Route 66 Tour 2016“ (AM-Tours: Route 66 Tour 2016, <[http://www.harley-motorradreisen.de/harley\\_touren/route66\\_harleytour.htm](http://www.harley-motorradreisen.de/harley_touren/route66_harleytour.htm)> (03.02.2016)). Für die Bildbände vgl. v.a. Heeb, Christian/Jeier, Thomas: Mit dem Motorrad durch die USA. Unterwegs im Westen. Würzburg 2014, S. 24-47 (Kapitel „Route 66 – Strasse der Verheißung“); Beer, Klaus: Route 66. Die Legende lebt. Luzern 2013, S. 19, 147; Brinke, Margit/Heeb, Christian/Kränzle, Peter: Route 66. München 2010, S. 10, 58f.

2 Die geringe Trefferquote darf nicht stellvertretend für die Präsenz der Route 66 online sowie die Anzahl der vorhandenen Blogs und Berichten gesehen werden. Tatsächlich ist das Internet für die Bekanntheit des Highways von großer Bedeutung. Vgl. Grubišić, Ana Banić: „Route 66 – The Pop-Cultural Trip to the West. In: Journal of the Geographical Institute “Jovan Cvijić” SASA (J. Geogr. Inst. Cvijic), 62 (1) (2012), S. 103-123, hier S. 113ff.

3 Die Autoren sind deutsch, männlich, waren bei Reiseantritt zwischen 50 und 60 Jahre alt und befuhren die Route 66 von Osten nach Westen, von Chicago nach Los Angeles.

Ergänzend wurden mit zwei Verfassern per E-Mail Interviews durchgeführt, um präziser auf die Bedeutung der Harley-Davidson und Aspekte des Reiseerlebens eingehen zu können. Zur Forschungslage ist zu sagen, dass diverse Aufsätze rund um das Thema Route 66 verfasst wurden, doch ist die Zahl der Publikationen gemessen an der Bekanntheit der Straße relativ gering.<sup>4</sup> Der vorliegende Aufsatz stützt sich vor allem auf das Buch ‚Hip to the trip‘ von Peter B. Dedek<sup>5</sup>, welches als Standardwerk zu dieser Thematik gesehen werden kann. Eine gute Ergänzung bietet zudem der Aufsatz ‚Route 66‘ – The Pop-Cultural Trip to the West‘ von Ana Grubišić<sup>6</sup>, der sich mit der Rolle des Internets und der neuen Medien in Bezug auf die Route 66 beschäftigt.

Im Folgenden wird nun zunächst auf Geschichte und Mythos der Route 66 eingegangen. Auf Basis der Reiseberichte sowie der Interviews werden im Hauptteil des Aufsatzes entscheidende Punkte rund um die deutschen Harley-Davidson-Fahrer auf der Route 66 herausgearbeitet. Darunter fallen die Motivation hinter der Reise sowie Aspekte des Reiseerlebens, beispielsweise die sogenannten ‚Pflichtstopps‘ an als wichtig empfundenen Orten. Im Fazit werden die gesammelten Ergebnisse abschließend zusammengefasst und ein Ausblick auf weitere Forschungsfragen geworfen.

## Die Geschichte der Route 66

Der U.S. Highway 66 verkörpert zwei Geschichten in sich: „[A] material one as a major U.S. transportation corridor from 1926 to about 1970 and a symbolic one as a pillar of mid-twentieth-century American automobile culture and tourism.“<sup>7</sup> Im Jahr 1926 eröffnet, war die Straße Mitte des 20. Jh. die Hauptverkehrsachse zwischen Ost und West und verband die Städte Chicago

4 Zur Forschungslage: Grubišić, 2012, S. 105f; Caton, Kellee/Santos, Carla Almeida: Heritage Tourism on Route 66: Deconstructing Nostalgia. In: Journal of Travel Research, 45 (4) (2007), S. 371-386, hier S. 374.

5 Dedek, Peter B.: Hip to the Trip. A Cultural History of Route 66. Albuquerque 2007.

6 Grubišić, 2012.

7 Dedek, 2007, S. 2.



und Los Angeles auf kürzestem Weg.<sup>8</sup> Bald nach seiner Eröffnung erlangte der Highway erstmals touristische Bedeutung, führte er doch direkt durch den Südwesten der USA und somit durch eben jene Region, die stellvertretend für den ‚Wilden Westen‘ stand. Die Route 66 „gained fame as the best route to and through the Wild West, where the auto tourist would encounter the Indian, the frontier, and the open road.“<sup>9</sup> Dies sind Aspekte, die bis heute den Mythos und die Sicht der Touristen auf der Route 66 und ihre Umgebung prägen. Zudem lagen und liegen entlang der Straße diverse Naturwunder der USA, so beispielsweise der Grand Canyon oder aber der Petrified Forest, die nach wie vor Touristen anziehen.<sup>10</sup> Die Erfolgsgeschichte des Highways war jedoch nur von kurzer Dauer, bereits im Jahr 1956 ließ dessen Frequentierung stark nach, Grund hierfür war der fortschreitende Ausbau des Interstate-Netzes. Im Jahr 1985 wurde der Highway dann endgültig stillgelegt, heute ist er nur noch abschnittsweise befahrbar.<sup>11</sup>

Mit Blick auf die Geschichte der Route 66 müssen zudem der „Route 66 Study Act“ (1990) sowie das „Route 66 Corridor Preservation Program“ aus dem Jahr 1999 genannt werden. Ersterer erkennt an, dass der Highway Symbol „of the American people’s heritage of travel and their legacy of seeking a better life“ ist und damit in der amerikanischen Volkskultur verankert.<sup>12</sup> Letzteres bestätigt den Erhalt der Straße auch von offizieller Seite aus und fördert ihn. Diverse Gruppen – darunter auch deutsche Vereinigungen – kümmern sich aktuell ebenfalls darum.<sup>13</sup> Seit 2008 steht der Highway zudem auf der

8 Dedek, 2007, S. 2f; National Park Service: History and Significance of US Route 66, <<http://ncptt.nps.gov/rt66/history-and-significance-of-us-route-66/>> (03.02.2016). Zur weiteren Geschichte der Route 66 und ihrer Nutzung vgl. Dedek, 2007, S. 28-62, va. S. 34 (Kapitel „A short History of Route 66“); Caton und Santos, 2007, S. 373; Grubišić, 2012, S. 110.

9 Dedek, 2007, S. 4. Zu den verschiedenen historischen Phasen der Nutzung des Highways 66 siehe Dedek, 2007, S. 34. Vgl. auch Grubišić, 2012, S. 110f.

10 Dedek, 2007, S. 2, 4; Cassity, Michael: Route 66 Corridor National Historic Context Study (15.12.2004), <[http://www.michaelcassity.com/uploads/1/2/7/7/12777320/cassity\\_rte66\\_corridor\\_study\\_2004.pdf](http://www.michaelcassity.com/uploads/1/2/7/7/12777320/cassity_rte66_corridor_study_2004.pdf)> (03.02.2016), S. 150ff.

11 Dedek, 2007, S. 4f, 7; National Park Service: History and Significance of US Route 66.

12 National Park Service: History and Significance of US Route 66; Public Law 101-400, <<http://ncptt.nps.gov/rt66/wp-content/uploads/2015/03/Public-Law-101-400.pdf>> (03.02.2016). Vgl. auch Dedek, 2007, S. 68f; Caton und Santos, 2007, S. 373; Grubišić, 2012, S. 111.

13 National Park Service: History and Significance of US Route 66; Public Law 106-45-AUG. 10, 1999: Route 66 Corridor, Historic Preservation, <<http://ncptt.nps.gov/rt66/wp-content/uploads/2015/03/Act.pdf>> (03.02.2016). Vgl. auch Dedek, 2007, S. 3, 6, 61, 69; Caton und Santos, 2007, S. 373; Grubišić, 2012, S. 111f.

Liste der gefährdeten Kulturdenkmäler des „World Monuments Fond“.<sup>14</sup> Und so kommt es, dass die Route 66 auch heute noch nach wie vor genutzt wird – nun allerdings nicht mehr als Weg zum (touristischen) Ziel – der Highway selbst ist zum Ziel der Touristen geworden.<sup>15</sup> Dedek bemerkt dazu: „[A] growing number of visitors from all over the world are becoming very familiar with and enamored of the highway. They associate the route with a variety of images, ideas, and nostalgic experiences, real or imagined“<sup>16</sup>.

## Der Mythos Route 66

Eben jene mit dem Highway verbundenen Ideen und Vorstellungen begründen das, was sowohl in den Medien<sup>17</sup> als auch in Reiseberichten oft als der „Mythos“<sup>18</sup> der Route 66 bezeichnet wird. Prägend sind hierbei die bereits genannten Punkte Wilder Westen – symbolisiert durch das stereotype Paar Cowboy und Indianer sowie die Frontier – und die Freiheit der Straße. Weiterhin sind mit ihm die Erinnerungen an die Flucht der „Okies“ Richtung Westen, sowie an die ‚guten alten Zeiten‘ der 50er-Jahre, die Autos dieser Zeit und die Harley-Davidson verbunden.<sup>19</sup>

14 National Park Service: History and Significance of US Route 66; World Monuments Fund: Historic Route 66, <<http://www.wmf.org/project/historic-route-66>> (03.02.2016).

15 Dedek, 2007, S. 89; Hurt, Douglas A./Payne, Adam A.: Narratives of the Mother Road. *Geographic Themes Along Route 66*. In: *Geographical Review* 105 (3) (2015), S. 283-303, hier S. 294; Grubišić, 2012, S. 112; Walker, Linda: Tourism and leisure motorcycle riding. In: Carson, Dean; Prideaux, Bruce (Hg.): *Advances in Tourism*. Abington und New York 2011, S. 146-159, hier S. 146.

16 Dabei würden Deutsche einen großen Anteil der europäischen Besucher ausmachen. Dedek, 2007, S. 2f. Vgl. auch Caton und Santos, 2007, S. 373; Listokin, David u.a.: *Route 66. Economic Impact Study. Synthesis of Findings*. New Jersey 2011, S. 16.

17 In der vorliegenden Arbeit wird von einem weiten Medienbegriff ausgegangen und umfasst somit die elektronischen ebenso wie die gedruckten Medien.

18 Die Bezeichnung der Route 66 als „Mythos“ in den Medien und auch in den zu analysierenden Reiseberichten steht dabei im Kontext der „Wiederkehr des Mythos“ beziehungsweise eines „Mythenboom[s]“. Bei der Beschäftigung mit diesem Phänomen wird sich auf den modernen Mythen-Begriff bezogen, den Roland Barthes geprägt hat und wonach Mythen zum einen aktuelle Aspekte und auch Dinge (Orte, Personen, ...) aufgreifen und diese zum anderen durch „alltägliche Darstellungsformen“ ausgedrückt und weitergegeben werden. Zum Thema des modernen Mythos und dem entsprechenden Paradigmenwechsel: Zimmermann, Harm-Peer: *Lust am Mythos. Kulturwissenschaftliche Neuzugänge zu einem populären Phänomen*. Vorwort. In: Zimmermann, Harm-Peer (Hg.): *Lust am Mythos. Kulturwissenschaftliche Neuzugänge zu einem populären Phänomen*. Marburg 2015, S. 9-15, v.a. S. 9; Zimmermann, Harm-Peer: Schlagwort „Mythos“. Über eine aktuelle Form der Welterschließung. In: Zimmermann, Harm-Peer (Hg.): *Lust am Mythos. Kulturwissenschaftliche Neuzugänge zu einem populären Phänomen*. Marburg 2015, S. 307-315, v.a. S. 307.

19 Als „Okies“ werden diejenigen U.S.-amerikanischen Farmer bezeichnet, die in den 1920er- und 30er-Jahren vor der Verwüstung der Great Plains (Stichwort „Dust Bowl“) über die Route 66 in den Westen flohen. „Okies“ steht dabei für den Bundesstaat Oklahoma, aus dem die meisten Flüchtlinge stammten. Ihre Geschichte wird im Roman ‘The Grapes of Wrath’ von John Steinbeck verarbeitet. Vgl. Dedek, 2007, S. 3, 38f, 73. Zum Mythos S. 4f. sowie Werz, Wolfgang: *Der Mythos „Route 66“* (2010), <<http://www.route66-roadbook.com/cms/warum-die-route-66/223-der-mythos-qroute-66q.html>> (13.08.2015); Listokin, 2011, S. 19f.

Die Entwicklung der Bekanntheit und des Mythos selbst nahmen mit der Bewerbung des Highway in den 1920er-Jahren durch strategische Werbekampagnen rund um den ‚Wilden Westen‘ ihren Anfang und setzen sich bis in die heutige Zeit fort.<sup>20</sup> Zu nennen sei an dieser Stelle vor allem die Verarbeitung und Aufbereitung der Geschichte und des Mythos der Route 66 in der Populärkultur, unter anderem im Buch ‚Grapes of Wrath‘ (Früchte des Zorns) von John Steinbeck aus dem Jahr 1939, im Lied ‚Get Your Kicks on Route 66‘ (Bobby Troup, 1946), in der medialen Berichterstattung der letzten 30 Jahre sowie in den diversen Reiseblogs und Portalen des Internets.<sup>21</sup> Der Mythos rund um den Highway 66 drückt sich auch in dessen Betitelung aus, der unter anderem als „Mother Road“ – als Mutter aller amerikanischen Straßen nach Steinbecks ‚Grapes of Wrath‘, als „Main Street of America“ oder als „road to the heart of America“ bezeichnet wird.<sup>22</sup> Es wird deutlich, dass diese Straße als wichtiger Punkt für die Kultur und Geschichte der USA gesehen wird. Wichtig ist auch der Gegensatz zwischen der modernen Welt und den Dinern und Neonschilder aus einer anderen Epoche, sowie die enge Verbindung des Highways zur Landschaft, an deren Verlauf er sich anpasst – im Gegensatz zur (vermeintlichen) Sterilität und Anonymität der Interstates.<sup>23</sup> Die Route 66 nimmt in Hinblick auf das Thema Reisen eine ganz besondere Rolle ein, sowohl durch ihre Geschichte als auch durch ihren Mythos. Wo der Highway früher hauptsächlich als Transportkorridor und als Weg zu den touristischen Attraktionen entlang der Route 66 gedient hat, ist die Straße heute zum eigentlichen Ziel des Tourismus geworden. Zum Erleben der Route 66 gehört auch die Freiheit, die das Auto oder das Motorrad erfahrbar machen. Das Classic Car und die Harley-Davidson sind selbst wiederum Teil des Mythos.<sup>24</sup> Doch wie stehen die deutschen Touristen zur Route 66?

20 Dedek, 2007, S. 2f, 5f, 59, 61, 67, 87; Cassity, 2004, S. III; Caton und Santos, 2007, S. 373; Grubišić, 2012, S. 111; National Park Service: History and Significance of US Route 66.

21 Dedek, 2007, S. 5, 7, 39, 48f, 63f, 73f; National Park Service: History and Significance of US Route 66; Caton und Santos, 2007, S. 373; Grubišić, 2012, S. 104.

22 Dedek, 2007, S. 35; Cassity 2004, S. 87; Caton und Santos, 2007, S. 373; Grubišić, 2012, S. 103f.

23 Dedek, 2007, S. 6; Cassity, 2004, S. v; Nodelman, J. N.: Reading Route 66. In: The Journal of American Culture, 30 (2) (2007), S. 165-174, hier S. 166.

24 Laut dem „Classic Car Club of America“ handelt es sich bei Classic Cars um „fine or unusual motor cars which were built between and including the years 1925 to 1948.“ Classic Car Club America: What is a Classic Car?, <[http://www.classiccarclub.org/grand\\_classics/what\\_is\\_classic\\_car.html](http://www.classiccarclub.org/grand_classics/what_is_classic_car.html)> (03.02.2016).

## Reiseberichte und Autoren

Wie eingangs gesagt, basiert die vorliegende Arbeit auf den Berichten dreier Reisender: Ulrich Cluse, Gunnar Pfäffle und Wolfgang Werz. Cluse und Pfäffle, die beide für ein Reisebüro arbeiten und im Jahr 2013 gemeinsam die Route 66 auf Harley-Davidsons befuhren, verfassten jeweils einen ausführlichen Bericht in Tagebuchform.<sup>25</sup> Zum Zeitpunkt der Reise war Cluse 57 und Pfäffle 50 Jahre alt, beide lagen damit – wie im Übrigen auch Werz – im Altersdurchschnitt der Route 66-Reisenden.<sup>26</sup> Beide standen auch für Interviews zur Verfügung und freuten sich über die Möglichkeit, *gedsnklich* [sic!] *dieses Motorradfahrer Highlight erneut Revue passieren zu lassen.*<sup>27</sup>

Wolfgang Werz bereiste das erste Mal im Jahr 2009 im Alter von 50 Jahren mit einer Harley-Davidson die Route 66. Seitdem befuhr er den Highway mehrmals und gründete im Jahr 2011 den Verein ‚Route 66 Germany‘, *der mit seinen finanziellen Möglichkeiten den amerikanischen ‚Nationalen Verband zur Erhaltung der Historischen Route 66‘ vor Ort unterstützt.*<sup>28</sup> Zudem begleitet er andere Motorradfahrer als Reiseleiter auf der Route 66 und hält Vorträge darüber.<sup>29</sup> Für diese Arbeit wurden sein Bericht („Tagebuch“) zu seiner ersten Reise<sup>30</sup> sowie weitere Texte zur Route 66 analysiert, die er auf seiner Homepage (nach eigenen Angaben die *umfangreichste private deutschsprachige Internetseite über die Route 66*)<sup>31</sup> und der des Vereins<sup>32</sup> veröffentlicht hat.

25 An dieser Stelle sei Herrn Cluse und Herrn Pfäffle für ihre Hilfe gedankt. Im Rahmen dieser Arbeit wird sich auf die Ausführungen auf ihrer privaten Homepage bezogen, wobei sie identisch mit denjenigen auf der offiziellen Seite des Reisebüros sind. Pfäffle, Gunnar: Fragebogen Route 66 I, Z. 12. Im weiteren Verlauf der Arbeit wird der Fragebogen Pfäffles mit „P1“ abgekürzt.

26 Cluse, Ulrich: Fragebogen Route 66 I, Z. 8; P1, Z. 8; Listokin, 2011, S. 18. Im weiteren Verlauf der Arbeit wird der Fragebogen Cluses mit „C1“ abgekürzt.

27 Cluse, Ulrich: Mail an Teresa Grunwald vom 20.06.2015.

28 Werz, Wolfgang: Wer bin ich?, <<http://route66-roadbook.com/cms/wer-bin-ich.html>> (13.08.2015); Schweizer, Gabi: Einmal auf der Route 66 (05.09.2009/ 29.06.2011), <[http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/moessingen\\_artikel,-Einmal-auf-der-Route-66-\\_arid,76510.html](http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/moessingen_artikel,-Einmal-auf-der-Route-66-_arid,76510.html)> (03.02.2016).

29 Werz, 2010.

30 Werz, Wolfgang: Tour 2009 Kick of the day, <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009.html>> (13.08.2015),

31 Werz, Wolfgang: Einmal im Leben die Route 66 fahren ..., <<http://www.route66-roadbook.com/cms/>> (13.08.2015).

32 Herzlich Willkommen bei Route 66 Germany, <<http://www.germany66.org/cms66/>> (03.02.2016).

## Warum die Reise?

Mit Blick auf die Route 66 lässt sich sagen, dass die Touristen im Allgemeinen von dem „special historic and related character of the Mother Road (e.g., historic sites/monuments, vintage restaurants and motels, small towns, and National Parks)“ angezogen werden.<sup>33</sup> Dass dies jedoch nur einer von vielen Punkten ist, die als Motivator für die Reise zutreffen können, zeigt ein Blick auf die Reiseberichte und die weiterhin analysierten Dokumente von Cluse, Pfäffle und Werz. Schon die Titel zweier der gewählten Reiseberichte („Route 66 aka Mainstreet USA aka Mother Road“<sup>34</sup>, „Die Umsetzung eines Biker-Traums“<sup>35</sup>) sind mit Blick auf die Hintergründe und der Motivation der Reisenden sehr aussagekräftig. Zum einen wird deutlich, dass sich mit der Straße und ihrer Geschichte auseinander gesetzt wurde, da die mit dem Highway konnotierten Namen bekannt sind. Zum anderen wird bereits der Hintergrund der Reise eines der Autoren artikuliert: Es handelt sich um einen Biker-Traum, wobei die Bezeichnung als ‚eines‘ und nicht ‚meines‘ Traums darauf schließen lässt, dass dies ein Traum ist, der von anderen Motorradfahrern geteilt wird.

Weiterhin werden in den Reiseberichten neben dem Interesse an der US-amerikanischen Kultur und Geschichte unter anderem Nostalgie, Abenteuerlust und das Gefühl von Freiheit als Begründung für die Reise und die Faszination am Highway genannt.<sup>36</sup> Diese Aspekte, besonders die Freiheit sind, wie bereits gezeigt, eng mit dem Mythos der Straße verzahnt, der durch die Medien verbreitet wurde und wird. Deshalb seien an dieser Stelle bis zu einem gewissen Grad auch Bücher und Filme als Anregungen für die Reise

---

33 Listokin, 2001, S. 9.

34 Pfäffle, Gunnar: 17.–31. Mai 2013. Route 66 aka Mainstreet USA aka Mother Road (2013), <<http://motex-eh.de/index.php/reiseberichte/route-66>> (13.08.2015). Der Reisebericht wird im weiteren Verlauf der Arbeit mit „RP“ abgekürzt.

35 Cluse, Ulrich: Die Umsetzung eines Biker - Traums. Route 66 – von Chicago nach Los Angeles/Santa Monica (06.2013), <<http://motex-eh.de/index.php/reiseberichte/route-66-ulis-eindruecke>> (13.08.2015). Der Reisebericht wird weiteren Verlauf der Arbeit mit „RC“ abgekürzt.

36 Werz, Wolfgang: Warum gerade die Route 66?, <<http://route66-roadbook.com/cms/warum-die-route-66.html>> (13.08.2015); Werz, Wolfgang: Der Reiz der Route 66 (2014), <<http://www.germany66.org/cms66/index.php/die-route-66/gedanken-zur-route-66>> (03.02.2016); C1, Z. 44f; P1, Z. 32f, 48ff; Grubišić, 2012, S. 116. Zur Nostalgie vgl. Dedek, 2007, Kapitel 4 „Postmodern Nostalgia“ S. 73-103 sowie die kritische Aufarbeitung des Aspekts im Aufsatz von Caton und Santos, 2007.

genannt.<sup>37</sup> Diese Beobachtung bestätigt auch Grubišić wonach „[i]n one part of the responses [Anm.: in Foren], the influence of popular culture on the tourist decision to take this road is obvious“. Hier sind Filme beziehungsweise das bereits genannte Lied ‚Get your kicks on Route 66‘ nennenswert.<sup>38</sup> Cluse schreibt zum Einfluss und der Bedeutung der Medien für seine Reise:

*Bei der Masse von Publikationen, Symbolen etc. ist es kaum vorstellbar, nicht irgendwann mal mit der Route 66 in Kontakt zu kommen. Voraussetzung ist dabei sicher, dass man entweder selber Motorrad fährt oder zumindest dafür ein gewisses Feeling verspürt, um von dem ‚Mythos Route 66‘ infiziert zu werden.<sup>39</sup>*

Die Medien wecken also einerseits das Interesse an der Route 66, wobei das Motorrad hier in manchen Fällen als Katalysator wirken kann, auf der anderen Seite prägen sie jedoch auch die Wahrnehmung des Highways. Deutlich wird jedoch, dass diese Maschinen bei der Entscheidung für die Reise entlang des Highways eine wichtige Rolle spielen.

## Die Rolle der Harley Davidson

In den Augen von Cluse und Werz verpflichtet die Tatsache, Motorradfahrer zu sein, zu einer Reise auf beziehungsweise entlang des Highway 66. Cluse: *Es gehört einfach zu einem ‚Motorradleben‘ dazu, die Route 66 teilweise befahren zu haben.*<sup>40</sup> Werz spitzt diese Aussage noch weiter zu und bezieht sich dabei direkt auf die Harley-Davidson:

*Eine alte deutsche Volksweisheit sagt: **Ein Mann sollte im Leben 3 Dinge tun:** • einen Baum pflanzen • ein Haus bauen • einen Sohn zeugen[.] Als begeisterter [sic!] Motorradfahrer erweitere ich diese Volksweisheit noch um einen Punkt: • **einmal auf einer Harley-Davidson die Route 66 fahren.***<sup>41</sup>

37 P1, Z. 34f.; Pfäffle Gunnar: Fragebogen Route 66 II, Z. 7-11 (Im weiteren Verlauf der Arbeit wird der Fragebogen mit „P2“ abgekürzt); Werz, 2010 sowie Werz, Warum gerade die Route 66?.

38 Grubišić, 2012, S. 116.

39 C1, Z. 30-33.

40 C1, Z. 36f.

41 Werz, Warum gerade die Route 66? Hervorhebung durch Werz.

Es wird deutlich, dass die Reise im Leben von Werz einen hohen Stellenwert einnimmt – ein Lebensziel ist. Dieser Aspekt, die Erfüllung eines Lebenstraums, bestätigt auch Grubišić.<sup>42</sup> Die Reise stellt für viele Motorradfahrer eine Pflicht und einen wichtigen Abschnitt in ihrem Leben dar, ein Aspekt, der aber nicht leicht zu greifen ist. So meint Cluse auf die erneute Frage danach, warum man als Motorradfahrer die Route 66 fahren müsse: *Gute Frage! Es gibt keinen logischen Grund dafür, denn eine Fahrt durch/über die Alpen, Schwarzwald oder, bleiben wir in USA, am Pazifik entlang, ist mit Sicherheit nicht schlechter.*<sup>43</sup> Als Begründung für die Wahl der Route 66 können hier erneut die Rezeption entsprechender Medien – laut Pfäffle würde man bei der Suche nach neuen, außereuropäischen Straßen den Highway kaum übersehen können – sowie die Übereinstimmung einiger Punkte des Mythos Route 66, mit dem des Motorrads gesehen werden. Letzteres bestätigt auch Werz: „Harley und Route 66, das gehört einfach zusammen. Das sind zwei amerikanische Legenden.“<sup>44</sup>

Die Meinung, dass das Kultmotorrad Harley Davidson für die Durchführung der Reise unumgänglich ist, unabhängig davon, welche Maschine in Deutschland gefahren wird, vertreten dabei auch Cluse und Pfäffle. *Route 66 bzw. generell einer [sic!] Motorradreise durch die Staaten geht eigentlich nur mit einer Harley.*<sup>45</sup> Als Gründe hierfür werden einerseits praktische Tatsachen wie der Komfort oder der Stauraum der großen Maschinen genannt. Andererseits kommen aber auch eher subjektive Aspekte wie die *typische[n] Geräusche des Motors hinzu*<sup>46</sup>, zudem wird eine Sonderstellung der Harley-Davidson unter den Motorradmarken postuliert.<sup>47</sup>

Ein Blick auf die Marke selbst bringt dabei Licht ins Dunkel der Beziehung zwischen den Motorrädern und der Route 66: Zum einen handelt es sich dabei um eine in den USA produzierte und gleichzeitig damit identifizierte

42 Grubišić, 2007, S. 117f.

43 Cluse, Ulrich: Fragebogen Route 66 II, Z. 21ff. Im weiteren Verlauf der Arbeit wird der Fragebogen mit „C2“ abgekürzt.

44 Janßen, Ulrich: Der Weg ist das Ziel. Route 66-Chef Wolfgang Werz übers Harleyfahren (02.05.2013), <[http://www.tagblatt-anzeiger.de/Home/aus-der-region\\_artikel,-Route-66-Chef-Wolfgang-Wertz-uebers-Harleyfahren-\\_arid,212999.html](http://www.tagblatt-anzeiger.de/Home/aus-der-region_artikel,-Route-66-Chef-Wolfgang-Wertz-uebers-Harleyfahren-_arid,212999.html)> (03.02.2016). [Interview mit Wolfgang Werz]; P2, Z. 33-36.

45 C1, Z. 71f.; vgl. auch P1, Z. 65-68.

46 C1, Z. 68ff.

47 P1, Z. 60ff.

Motorradmarke. Deutschen Fahrern ist somit bereits der spezifische Amerikabezug, für den auch die Route 66 steht, gegeben.<sup>48</sup> Die Marke Harley-Davidson definiert sich weiterhin über ihre eigene Geschichtsträchtigkeit sowie die amerikanische Kultur – Aspekte, die auch Teil Mythos der Route 66 sind.<sup>49</sup> Zudem sei mit den Maschinen „ein ganzes Lebensgefühl verknüpft: der Mythos von Freiheit auf zwei Rädern“<sup>50</sup> – auch hier wird die Parallele zum Highway deutlich. Diese Gemeinsamkeit nennt auch Pfäffle bei einer genaueren Nachfrage nach der Verbindung zwischen dem Kultmotorrad und der Route 66, die Fahrer sind sich dieser also bewusst und reflektieren sie:

*Für eine ur-amerikanische Strecke sollte [...] auch ein ur-amerikanisches Fahrzeug herhalten. Da [...] die Route 66 für mich das beste Beispiel von fast grenzenloser Freiheit ist und Motorradfahren dieses Gefühl bei bodengebundener Fortbewegung am ehesten repräsentiert (vielleicht, weil einsamer Reiter aus der Zeit vor der großen Motorisierung damit assoziiert wird?), liegt die Nutzung der Harley nahe!*<sup>51</sup>

Auffällig ist die Bezeichnung des Highway und des Motorrads als ‚ur-amerikanisch‘, interessant auch die Anspielung auf das Thema Einsamkeit in Verbindung mit dem Bild des Cowboys, ein Punkt, der durch die Durchführung der Reise zusammen mit seinem Kollegen jedoch nicht erfüllt wird.

Im Hinblick auf die Wahl des Fortbewegungsmittels sei auch erwähnt, dass sich sowohl Cluse als auch Pfäffle vorstellen können, mit einem Auto die Strecke zu befahren. Wie bei den Motorrädern darf es sich hierbei jedoch nicht um eine beliebige Marke handeln, die Wahl fällt auf ein älteres Modell, das sogenannte „Classic Car“, *um auch hier das Flair von Steinbeck einzusatmen.*<sup>52</sup> FürWerz gehören die Harley sowie die Oldtimer ebenfalls fest zum Mythos dazu

48 Yates, Brock: Mythos Harley. Auf der Suche nach dem American Dream. München 1999, S. 30f, 182, 275; Stanfield, Peter: Heritage Design: the Harley-Davidson Motor Company. In: Journal of Design History 5 (2) (1992), S. 141-155, hier S. 142, 149f.

49 Stanfield, S. 141f.

50 Hagemann, Stephanie: Artikel „Harley Davidson“ (09.08.2013), <<http://www.planet-wissen.de/technik/verkehr/motorraeder/pwieharleydavidson100.html>> (03.02.2016).

51 P2, Z. 19-25.

52 C1, Z. 76f; P1, Z. 68f.



und stünden für *Unabhängigkeit, Freiheit und Abenteuer*.<sup>53</sup> Überraschenderweise findet die Harley selbst in den Reisebeschreibungen eher wenig Beachtung, es wird wenig bis gar nichts im Hinblick auf besonderes Fahrgefühl oder Motorengeräusche geäußert.

## Das Reiseerlebnis

In ihren Reiseberichten, die den Tagesablauf beschreiben und den Charakter eines Tagebuchs beziehungsweise Blogs besitzen, greifen die Autoren diverse Aspekte der Reise auf, zum Beispiel die Wahl des Diners oder aber Begegnungen entlang der Straße mit Einheimischen oder anderen Motorradtouristen. Kontinuierlich hält das Wetter Einzug, welches für die Motorradfahrer durch ihre Exponiertheit gegenüber den Elementen einen anderen Stellenwert einnimmt als beispielsweise für Autofahrer und somit einen wichtigen Punkt darstellt. Prägend für das Erleben einer Reise ist im Allgemeinen oft die Reiseroute, welcher die Reisenden folgen und an deren Verlauf sich die eventuell entstehenden Berichte orientieren. Im Fall der Route 66 nimmt die Fahrtrichtung jedoch eine ganz besondere Rolle ein, die Reiseerfahrung und die generelle Darstellung der Reise entlang des Highways ist in vielen Fällen durch die Fahrtrichtung, meist von Ost nach West, von Chicago nach Los Angeles, bestimmt. Der Grund hierfür liegt sowohl in der Geschichte der Straße, die unter anderem mit dem Vorrücken der Pioniere im Rahmen der Frontier nach Westen sowie dem Zug der Okies in dieselbe Richtung verbunden wird, als auch in der entsprechenden Darstellung in den Medien: „Although Route 66 links Chicago and Los Angeles and can be driven in both directions, information presented to tourists overwhelmingly views Route 66 as a westward-flowing road.“<sup>54</sup> Die Bedeutung der Reiserichtung für die Reisenden geht auch aus den untersuchten Berichten und den geführten Interviews hervor, so erklärt Cluse: *Diese [Straße] dann in der ‚Originalrichtung‘ also von Chicago nach Santa Monica – also wie die Pioniere in westliche Richtung und komplett zu fahren – ist sicher das ‚non plus ultra‘*.<sup>55</sup> Er sieht sich hier also

<sup>53</sup> Werz, Warum gerade die Route 66?.

<sup>54</sup> Hurt, S. 283-303, hier S. 291. Vgl. Beer, 2013 sowie Brinke, Heeb, und Kränzle, 2010.

<sup>55</sup> C1, Z. 37ff.

in der kulturellen Nachfolge der Siedler; die Reise in Richtung Westen wird als einzig wahre Reiserichtung verstanden, obwohl der Highway generell in beide Richtungen befahren wurde und wird. Allerdings entkräftet er diese Aussage im weiteren Verlauf bis zu einem gewissen Grad, in dem er erklärt, dass er nach Beendigung der Tour *diese Strecke [...] durchaus sofort in umgekehrter Richtung zurückfahren [könnte] und wieder begeistert wäre.*<sup>56</sup> Für Pfäffle intensiviert der Umstand, dass es sich beim Highway 66 um *eine der ersten echten Ost-West Verbindungen handelt, das Erlebnis der Fahrt.*<sup>57</sup>

## Auf der Spur von Büchern und Filmen

Dass die Medien auch die Wahrnehmung der Route 66 nachhaltig prägen und den Reiseverlauf beeinflussen, wird ebenfalls deutlich. So suchten die Autoren gezielt nach Orten, die aus Filmen und/oder Büchern bereits bekannt waren und im Zusammenhang mit der Route 66 stehen. Cluse: *Nächste Station war für uns die Suche nach einer etwas kleineren Teilstrecke, die im Buch beschrieben wurde.*<sup>58</sup> Um welches Werk es sich dabei genau handelte, wird dabei nicht gesagt. Auch Werz machte sich im Verlauf der Reise auf die Suche nach bereits bekannten Orten, so schreibt er: *Meine Route verlief heute abseits der historischen Strecke, wollte ich doch die ‚Filmstadt‘ Madrid besuchen, bekannt aus dem Film ‚The Wild Hogs - Born to be Wild‘, einem modernen Roadmovie.*<sup>59</sup> Die Medien beeinflussten aber auch die Wahl des Restaurants (*Dann sind wir hungrig und suchen das durchs Fernsehen bekannte Restaurant The Big Texan auf.*)<sup>60</sup>. Die Orte seien dann bereits bekannt und der Besuch *eine Bestätigung dessen, was man erwartet oder erhofft hat.*<sup>61</sup> Durch die gute Informationslage fühlen sich die Reisenden schon vor der Durchführung selbiger mit gewissen Lokalitäten verbunden, sie sind bekannt und der Faktor des Fremden und Unbekannten wird minimiert. Interessant ist vor allem der Aspekt der Suche nach Bestätigung und der Erwartungshaltung, alles wie in den Medien gezeigt, aufzufinden.

<sup>56</sup> C1, Z. 97ff.

<sup>57</sup> P1, Z. 78ff.

<sup>58</sup> RC, Eintrag vom 19.05.

<sup>59</sup> Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag 10.07.2009 Santa Fe (NM)-Gallup (NM), <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-santa-fe-gallup.html>> (16.08.2015).

<sup>60</sup> RP, Eintrag vom 22.05.

<sup>61</sup> P2, Z. 52f.

Zur Wahrnehmung ist weiterhin zu sagen, dass sich die Autoren an mancher Stelle an Szenen aus dem Fernsehen oder aus Filmen erinnert fühlten und dies auch in den Reiseberichten und Interviews ansprechen: *Auf langgezogenen Wellen, so wie man es immer wieder im Fernsehen gezeigt bekommt*<sup>62</sup>, die Natur ist wie *in amerikanischen Filmen*<sup>63</sup>, die durch den Wind herumgewirbelten Pflanzen (Bodenroller/Tumbleweed) seien aus Western-Filmen bekannt.<sup>64</sup> Aber auch auf den Disneyfilm ‚Cars‘, für den die Route 66 und ihre Automobilkultur Pate stand, und andere Route 66-Filme wird rekuriert.<sup>65</sup> Diese Punkte hängen natürlich von der jeweiligen Beziehung zum Thema Film und Fernsehen ab, so geht Pfäffle im Unterschied zu Werz und Cluse nur sehr selten auf das Thema ein, während sich vor allem bei Werz diese Nennungen häufen. Auch hier ist wieder der Aspekt des bereits Bekannten wichtig, die Reisenden stehen der Landschaft nicht als Fremde gegenüber, sondern kennen ihre Besonderheiten bereits und prüfen diese nun auf ihren Wahrheitsgehalt. Sie sehen die Route 66 sozusagen durch eine mediale Brille. Filme und Fernsehsendungen sowie die entsprechenden Reiseführer und Bildbände beeinflussen letztendlich also nicht nur den Weg der Reisenden, sondern auch die Wahrnehmung der Umgebung maßgeblich.

## ‚Pflichtstopps‘

Manche dieser bereits bekannten Orte gelten vor diesem Hintergrund auch als ‚Muss‘ für einen Besuch. Dabei sind die Gründe für die ‚Pflichtstopps‘ abhängig vom jeweiligen Interesse, so wird für Cluse im Ort Tucumcari *das Flair und der Mythos der Route 66 gelebt*.<sup>66</sup> Er forciert bei der Frage nach der Bedeutung der ‚Pflichtstopps‘ und deren Auswahl die Ursprünglichkeit und Geschichtsträchtigkeit entsprechender Ortschaften, Punkte, die in seinen

---

62 RC, Eintrag vom 19.05.; C1, Z. 53f.

63 C1, Z. 54.

64 RP, Eintrag vom 24.05.

65 RC, Einträge vom 20.05., 21.05., 22.05., 24.05., 27.05.2013; Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag vom 07.07.2009 Springfield (MO) – Oklahoma City, <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-springfield-okc.html>> (18.08.2015); Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag vom 09.07.2009 Amarillo (TX) – Santa Fé (NM), <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-amarillo-santa-fe.html>> (16.08.2015).

66 RC, Eintrag vom 23.05.

Augen einen Aufenthalt rechtfertigten.<sup>67</sup> Für Pfäffle ist eine Straßenecke in Winslow ein ‚Muss‘, *die von den Eagles in ‚Take it Easy‘ besungen wird*.<sup>68</sup> Der Grund für ‚Pflichtstopps‘ ist laut Pfäffle folgender: Man wolle *selber sehen, ob es so ist, wie es gezeigt wurde, oder ob die Berichte total übertrieben sind*.<sup>69</sup> An dieser Stelle wird also erneut die Rolle der Medien deutlich, die entsprechende Bilder und Einschätzungen der Orte vermitteln und zudem den Wunsch nach Rückversicherung seitens der Rezipienten auslösen. Auch Werz nennt die Straßenecke als wichtigen Punkt, reflektiert jedoch auch kritisch über dessen (vermeintliche) Sonderrolle. Als Grund hierfür kann jedoch gesehen werden, dass diese bei seinem Eintreffen bereits besetzt ist und er einen Blick auf andere Touristen hat, die nun an seiner Stelle diesen Ort zelebrieren.<sup>70</sup> Dabei werden manche Plätze jedoch auch als gleich wichtig bewertet, Werz und Cluse nennen beide das „Midpoint Cafe“ welches auf halber Strecke zwischen Chicago und Los Angeles, als ‚Pflichtstopp‘: *Natürlich durfte ein entsprechender Stopp und ein obligatorisches Erinnerungsfoto nicht fehlen*.<sup>71</sup>

Dass diese Orte jedoch auch enttäuschen können und die Realität sich anders gestaltet als in den Medien, wird bei Pfäffle deutlich, für den *das Devils Inn am Devils Elbow ein ‚Muss‘ ist und der beim Eintreffen eine herbe Enttäuschung erlebt*: *[N]ach wenigen Kurven stehen wir dann vor einem total vereinsamten, verramschten Laden, der so gar nicht unseren Vorstellungen entspricht*.<sup>72</sup> Bei der Betrachtung des Phänomens der ‚Pflichtstopps‘ wird die Diskrepanz zwischen Erwartungshaltung und subjektiver Wirklichkeit deutlich, eine Gefahr, die bei entsprechender Vorbereitung und der Rezeption sorgsam konzipierter Videos und Hochglanzbildbände nicht erstaunt.

---

67 C2, Z. 46-50.

68 RP, Eintrag vom 25.05.

69 P2, Z. 52f.

70 Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag vom 11.07.2009 Gallup (NM) – Flagstaff (AZ), <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-gallup-flagstaff.html>> (16.08.2015).

71 Werz, Tagebucheintrag vom 09.07.2009; RC, Eintrag vom 23.05.

72 RP, Eintrag vom 19.05.

## Ein Stück erfahrbare Geschichte

Zudem wird der Highway letztendlich auch heute noch als ein Stück amerikanische Geschichte wahrgenommen, die – im wahrsten Sinne des Wortes – erfahrbar ist. *Wir stellen uns vor, dass eine Motorrad-Tour entlang der Route 66 auch einer Reise durch die amerikanische Geschichte gleich kommt.*<sup>73</sup> In den Reiseberichten selbst kommt dieser Aspekt durch die Nennung entsprechender historischer Sehenswürdigkeiten zum Tragen, beispielsweise der restaurierten Tankstellen, die an die vergangenen aktiven Tage der Straße erinnern: *Schön restaurierte Oldtimer und eine alte, gut erhaltene Pumpstation sind wirklich sehenswert und einen Fotostopp wert.*<sup>74</sup>; *Ein paar Meter weiter jedoch kam eine schön herausgeputzte alte Tankstelle, von der ich ein paar Fotos machen wollte.*<sup>75</sup> Die Tankstellen werden dabei ebenso wie die Diner und andere Teile der Strecke als Relikte aus der Blütezeit des Highways verstanden, zudem wird auch während der Reise versucht, neue Dinge über die Geschichte der Route 66 zu erfahren:

*Eine ältere Dame, die gemütlich in ihrem alten Stuhl vor sich hin strickte, begrüßte uns und wusste natürlich aus der Geschichte dieser Tankstelle zu berichten. Entsprechende Utensilien wie alte Zapfsäulen, Werkzeug, ein Oldtimer oder auch alte Schilder bestätigten ihre Erzählungen.*<sup>76</sup>

Die Geschichte der Straße wird also von den Autoren der Reiseberichte vor allem über die Überreste der einstigen Infrastruktur der Route 66 erlebt und durch die Begegnung mit Personen wiederbelebt.

## Fazit und Ausblick

Abschließend lässt sich sagen, dass das Motorrad, wenngleich es für die Wahrnehmung der Route 66 während der Reise nur eine geringfügige Rolle gespielt hat, für die Entscheidung für diese Reise für die Motorradfahrer von größter Wichtigkeit ist. Die Harley-Davidson stellt dabei die Verbindung

<sup>73</sup> RC, Eintrag vom 18.05. Vgl. auch C1, Z. 44f.

<sup>74</sup> RP, Eintrag vom 20.05.

<sup>75</sup> Werz, 07.07.

<sup>76</sup> RC, Eintrag vom 18.05.

zwischen den Reisenden und der Straße her. Die große Beliebtheit des Themas ‚Route 66‘, die sich nicht nur in den analysierten Reiseberichten und Interviews zeigt, sondern die sich auch im Vorhandensein diverser Bildbände, Fernsehdokumentationen und entsprechenden Reiseangebote widerspiegelt, macht eine entsprechende wissenschaftliche Aufarbeitung des deutschen Tourismus nicht nur entlang der Route 66, sondern in den USA insgesamt interessant. Immerhin reisten im Jahr 2014 knapp zwei Millionen Deutsche in die Vereinigten Staaten.<sup>77</sup> Hier wäre ebenfalls die Frage nach dem Bindeglied wichtig. Auch der zunehmende Einfluss der Medien auf die Reise ist ein nicht zu vernachlässigender Aspekt bei der Beschäftigung mit aktuellen Reiseberichten – immerhin wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung deutlich, dass nicht nur der Reiseverlauf, sondern auch die Sehenswürdigkeiten vor Ort stark von bereits bestehenden Bildern und Einschätzungen durch rezipierte Medien geprägt sind.

Ob es sich bei der Beliebtheit der Route 66 zumindest bei den Motorradtouristen um einen deutschen Mythos handelt, konnte auf Grund widersprüchlicher Aussagen letztendlich nicht geklärt werden, Cluse und Pfäffle bestätigen jedoch, dass es sich um einen europäischen Mythos handeln könnte und beide sind sich sicher: *[E]s wird irgendwann eine Wiederholung geben.*<sup>78</sup>

**Teresa Grunwald, B.A.**, studiert seit 2010 an der Universität Augsburg, aktuell den Master Nordamerika-Studien. Dieser Aufsatz entstand im Rahmen des Seminars ‚Hin und Weg – Kulturgeschichte des Reisens‘ im Sommersemester 2015 bei Prof. Dr. Günther Kronenbitter.

## Quellen- und Literaturverzeichnis

### Interviews

Cluse, Ulrich: Fragebogen Route 66 I. (C1)

Cluse, Ulrich: Fragebogen Route 66 II. (C2)

Cluse, Ulrich: Mail an Teresa Grunwald vom 20.06.2015.

Pfäffle, Gunnar: Fragebogen Route 66 I. (P1)

Pfäffle, Gunnar: Fragebogen Route 66 I (P2)

<sup>77</sup> National Travel and Tourism Office: 2014 Market Profile: Germany, <[http://travel.trade.gov/outreachpages/download\\_data\\_table/2014\\_Germany\\_Market\\_Profile.pdf](http://travel.trade.gov/outreachpages/download_data_table/2014_Germany_Market_Profile.pdf)> (18.08.2015), S. 2.

<sup>78</sup> C1, Z. 93, 106f; P1, Z. 83f, 88.

## Internetquellen

- Cluse, Ulrich: Die Umsetzung eines Biker – Traums. Route 66 – von Chicago nach Los Angeles/Santa Monica (06.2013), <<http://motex-eh.de/index.php/reiseberichte/route-66-ulis-eindruecke>> (13.08.2015).
- Pfäffle, Gunnar: 17.–31. Mai 2013. Route 66 aka Mainstreet USA aka Mother Road (2013), <<http://motex-eh.de/index.php/reiseberichte/route-66>> (13.08.2015).
- Werz, Wolfgang: Der Mythos “Route 66” (2010), <<http://www.route66-roadbook.com/cms/warum-die-route-66/223-der-mythos-qroute-66q.html>> (13.08.2015).
- Werz, Wolfgang: Der Reiz der Route 66 (2014), <<http://www.germany66.org/cms66/index.php/die-route-66/gedanken-zur-route-66>> (03.02.2016).
- Werz, Wolfgang: Einmal im Leben die Route 66 fahren ..., <<http://www.route66-roadbook.com/cms/>> (13.08.2015).
- Werz, Wolfgang: Tour 2009 – Kick of the day, <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009.html>> (13.08.2015).
- Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag vom 07.07.2009 Springfield (MO) – Oklahoma City, <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-springfield-okc.html>> (18.08.2015).
- Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag vom 09.07.2009 Amarillo (TX) – Santa Fé (NM), <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-amarillo-santa-fe.html>> (16.08.2015). Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag 10.07.2009 Santa Fe (NM)-Gallup (NM), <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-santa-fe-gallup.html>> (16.08.2015). Werz, Wolfgang: Tagebucheintrag vom 11.07.2009 Gallup (NM) – Flagstaff (AZ), <<http://route66-roadbook.com/cms/qthe-long-runq-2009/66-gallup-flagstaff.html>> (16.08.2015).
- Werz, Wolfgang: Warum gerade die Route 66?, <<http://route66-roadbook.com/cms/warum-die-route-66.html>> (13.08.2015).
- Werz, Wolfgang: Wer bin ich?, <<http://route66-roadbook.com/cms/wer-bin-ich.html>> (13.08.2015).
- Herzlich Willkommen bei Route 66 Germany, <<http://www.germany66.org/cms66/>> (03.02.2016).

## Internetressourcen

- AM-Tours: Route 66 Tour 2016, <[http://www.harley-motorradreisen.de/harley\\_touren/route66\\_harleytour.htm](http://www.harley-motorradreisen.de/harley_touren/route66_harleytour.htm)> (03.02.2016).
- Cassity, Michael: Route 66 Corridor National Historic Context Study (15.12.2004), <[http://www.michaelcassity.com/uploads/1/2/7/7/12777320/cassity\\_rte66\\_corridor\\_study\\_2004.pdf](http://www.michaelcassity.com/uploads/1/2/7/7/12777320/cassity_rte66_corridor_study_2004.pdf)> (03.02.2016).
- Classic Car Club America: What is a Classic Car?, <[http://www.classiccarclub.org/grand\\_classics/what\\_is\\_classic\\_car.html](http://www.classiccarclub.org/grand_classics/what_is_classic_car.html)> (03.02.2016).
- Hagemann, Stephanie: Artikel „Harley Davidson“ (09.08.2013), <<http://www.planet-wissen.de/technik/verkehr/motorraeder/pwieharleydavidson100.html>> (03.02.2016).
- Janßen, Ulrich: Der Weg ist das Ziel. Route 66-Chef Wolfgang Werz übers Harleyfahren (02.05.2013), <[http://www.tagblatt-anzeiger.de/Home/aus-der-region\\_artikel,-Route-66-Chef-Wolfgang-Werz-uebers-Harleyfahren-\\_arid,212999.html](http://www.tagblatt-anzeiger.de/Home/aus-der-region_artikel,-Route-66-Chef-Wolfgang-Werz-uebers-Harleyfahren-_arid,212999.html)> (03.02.2016). [Interview mit Wolfgang Werz].

- National Park Service: History and Significance of US Route 66, <<http://ncptt.nps.gov/rt66/history-and-significance-of-us-route-66/>> (03.02.2016).
- National Travel and Tourism Office: 2014 Market Profile: Germany, <[http://travel.trade.gov/outreachpages/download\\_data\\_table/2014\\_Germany\\_Market\\_Profile.pdf](http://travel.trade.gov/outreachpages/download_data_table/2014_Germany_Market_Profile.pdf)> (03.02.2016).
- Public Law 101-400, <<http://ncptt.nps.gov/rt66/wp-content/uploads/2015/03/Public-Law-101-400.pdf>> (03.02.2016).
- Public Law 106-45—AUG. 10, 1999: Route 66 Corridor, Historic Preservation, <<http://ncptt.nps.gov/rt66/wp-content/uploads/2015/03/Act.pdf>> (03.02.2016).
- Reuthers: Motorradreisen Route 66, <<http://reuthers.com/motorrad-reisen-route66.html>> (03.02.2016).
- Schweizer, Gabi: Einmal auf der Route 66 (05.09.2009/ 29.06.2011), <[http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/moessingen\\_artikel,-Einmal-auf-der-Route-66-\\_arid,76510.html](http://www.tagblatt.de/Home/nachrichten/moessingen_artikel,-Einmal-auf-der-Route-66-_arid,76510.html)> (03.02.2016).
- World Monuments Fund: Historic Route 66, <<http://www.wmf.org/project/historic-route-66>> (03.02.2016).

## Forschungsliteratur

- Beer, Klaus: Route 66. Die Legende lebt. Luzern 2013.
- Brinke, Margit/Heeb, Christian/Kränzle, Peter: Route 66. München 2010.
- Caton, Kellee/Santos, Carla Almeida: Heritage Tourism on Route 66: Deconstructing Nostalgia. In: *Journal of Travel Research*, 45 (4) (2007), S. 371-386.
- Dedek, Peter B.: Hip to the Trip. A Cultural History of Route 66. Albuquerque 2007.
- Grubišić, Ana Banić: „Route 66 – The Pop-Cultural Trip to the West. In: *Journal of the Geographical Institute “Jovan Cvijić” SASA (J. Geogr. Inst. Cvijic)*, 62 (1) (2012), S. 103-123.
- Heeb, Christian/Jeier, Thomas: Mit dem Motorrad durch die USA. Unterwegs im Westen. Würzburg 2014.
- Hurt, Douglas A./Payne, Adam A.: Narratives of the Mother Road. *Geographic Themes Along Route 66*. In: *Geographical Review* 105 (3) (2015), S. 283-303.
- Listokin, David u.a.: Route 66. Economic Impact Study. Synthesis of Findings. New Jersey 2011.
- Nodelman, J. N.: Reading Route 66. In: *The Journal of American Culture*, 30 (2) (2007), S. 165-174.
- Stanfield, Peter: Heritage Design: the Harley-Davidson Motor Company. In: *Journal of Design History* 5 (2) (1992), S. 141-155.
- Walker, Linda: Tourism and leisure motorcycle riding. In: Carson, Dean; Prideaux, Bruce (Hg.): *Advances in Tourism*. Abington und New York 2011, S. 146-159.
- Yates, Brock: *Mythos Harley*. Auf der Suche nach dem American Dream. München 1999.
- Zimmermann, Harm-Peer: Lust am Mythos. Kulturwissenschaftliche Neuzugänge zu einem populären Phänomen. Vorwort. In: Zimmermann, Harm-Peer (Hg.): *Lust am Mythos. Kulturwissenschaftliche Neuzugänge zu einem populären Phänomen*. Marburg 2015, S. 9-15.
- Zimmermann, Harm-Peer: Schlagwort „Mythos“. Über eine aktuelle Form der Welterschließung. In: Zimmermann, Harm-Peer (Hg.): *Lust am Mythos. Kulturwissenschaftliche Neuzugänge zu einem populären Phänomen*. Marburg 2015, S. 307-315.



## **Autos im Stillstand und Museum in Bewegung.**

### **Das ‚museum mobile‘ im Audi Forum Ingolstadt**

*besprochen von Christoph Salzmann*

„Es ist rund, es bewegt sich, es ist transparent, es leuchtet.

Und auch sein Name ist Programm: museum mobile“

In dieser Form beschreibt der Museumskatalog das Firmenmuseum der Audi AG kurz vor seiner Einweihung im Dezember 2000 und fordert den Besucher geradezu auf, einen Blick hineinzuworfen. Rund 80 Kraftfahrzeuge und Zweiräder aus 100 Jahren Firmengeschichte präsentiert der Ingolstädter Automobilhersteller hier den Museumsbesuchern und potentiellen Kunden. Steif, unbewegt und mit abgelassenem Tank sind die meisten Autos tagtäglich den neugierigen Blicken ihrer Bewunderer ausgesetzt, ohne seit nun gut 15 Jahren den Asphalt der Straße gesehen zu haben. Ein ähnlicher Ansatz kann in diversen deutschen Automobilmuseen betrachtet werden. Wie es das ‚museum mobile‘ trotz stillstehender Exponate schafft, Bewegung in seine Ausstellung zu bringen, und welche Ziele die Audi AG mit ihrem Museum erreichen möchte, lohnt hier einer kurzen Betrachtung.

Das ‚museum mobile‘ liegt im Norden des Ingolstädter Zentrums und vervollständigt zusammen mit dem bereits 1992 eröffneten ‚Audi Center‘, in dem Kunden ihren Neuwagen ab Werk abholen können, dem Büro-Gebäude ‚Markt & Kunde‘ sowie einem großen Gastronomietrakt das Audi Forum. Dieses ist Prestigeobjekt und zugleich Aushängeschild der Audi AG. Hier wird dem Kunden auf verschiedenen Ebenen gezeigt, woher sein Fahrzeug kommt und wohin es geht. Gleichzeitig werden ihm Serviceeinrichtungen wie Informationspunkte, Versicherungsangebote, eine Bank, Restaurants und Cafés geboten. Die verschiedenen Gebäude sind um die sogenannte ‚Piazza‘ gruppiert, deren Kulminationspunkt das kreisrunde ‚museum mobile‘ darstellt. Die Präsentation des eigenen Neuwagens soll im Audi Forum für

den Kunden zum Event werden. Hierin spielt das ‚museum mobile‘ als Schlussstein des Komplexes in der Vermarktung des Produkts Audi eine entscheidende Rolle.



Abb. 1: Das Audi Forum Ingolstadt mit dem museum mobile

Quelle: Bild-Nr.: AU130288; Copyright: AUDI AG

In seiner Struktur gliedert sich das vollständig verglaste Gebäude in vier Stockwerke. Seine Form soll sowohl auf das Logo der Audi AG, die vier Ringe, verweisen, erinnert aber auch an die Zylinder eines Verbrennungsmotors. Ein weiterer Bestandteil ist die breite Rampe, die von der ‚Piazza‘ aus ins Erdgeschoss führt. Diese dient sowohl als Stilelement als auch zur Bestückung der Ausstellungsräume mit Exponaten. Der Besucher betritt das Museum im Untergeschoss über um das Gebäude herumführende Treppen. Der Empfangsraum ist schlicht gehalten. Das kreisförmige Panoramakino nimmt den größten Teil der Fläche ein. Zur Einstimmung auf die Entwicklungsgeschichte der Fahrzeuge wird ein Imagefilm über die großen Erfolge des Konzerns gezeigt. Von der Empfangshalle aus führt ein Aufzug zu den Dauer- und Sonderausstellungsflächen, die sich über drei Stockwerke erstrecken. Der Besucher beginnt seine Reise durch die Geschichte der Audi AG im zweiten Obergeschoss. Hier kann er sich über die Anfänge der Autoproduktion der vier Gründungsfirmen Horch, Audi, Wanderer und DKW

informieren. Diese schlossen sich im Zuge der großen Weltwirtschaftskrise in Chemnitz im Jahr 1932 unter dem markanten Symbol der vier Ringe zur Auto Union AG zusammen. Ins Zentrum der Betrachtungen stellt das Museum den Gründungsvater August Horch (1868–1951). Gleichzeitig wird ein Blick auf die frühen Jahre des Motorsports, die Produktion von Motorrädern und Luxusautos bis 1939 sowie auf die Geschichte des Konzerns während des Zweiten Weltkriegs geworfen. Zentrale Exponate sind u.a. ein früher Horch Tonneau von 1903, der für das schwedische Königshaus entwickelte Jagdwagen Horch Phaeton von 1923 mit detailreichen Holzintarsien und mobilem Waschbecken, ein Auto Union Grand-Prix Rennwagen, mit dem Hans Stuck 1934 drei Weltrekorde aufgestellt hatte, sowie einer von sieben Horch 855 Special-Roadstern von 1939, den bis dato teuersten Fahrzeugen der Firmengeschichte. Über eine Treppe erfolgt die Verbindung zum ersten Obergeschoss, das sich ganz der Nachkriegsgeschichte Audis widmet. Hier bilden die Neugründung in Ingolstadt 1949, die Bedeutung des Wirtschaftswunders, die Produktion von Kleintransportern, Motorrädern und Personenwagen, die 1969 durchgeführte Fusionierung mit der NSU Motorenwerke AG sowie die Umbenennung 1985 in AUDI AG den Mittelpunkt. Fahrzeuge, welche die Umbrüche in der Firmengeschichte exemplarisch beleuchten, sind der DKW Schnellaster, mit dem die Nachkriegsproduktion in Ingolstadt 1950 startete, der PKW Meisterklasse von 1951 sowie die für den Erfolg des Konzerns wegweisenden Modelle 100 und Quattro. Exponate aus den 1990er-Jahren beenden die Dauerausstellung. Das Erdgeschoss dient schließlich als Sonderausstellungsfläche. Diese widmet sich in viermonatlichem Wechsel Spezialthemen, wie etwa Polizeiautos der Marke Audi oder Rennfahrzeugen des Autoherstellers aus unterschiedlichen Epochen.

Das ‚museum mobile‘ spiegelt hinsichtlich seiner Architektur das Image des Automobilherstellers Audi wieder. Dies fängt bei der Anzahl der Stockwerke an und hört bei den runden Formen des Gebäudes auf. Es ist immer das Logo der Firma, auf das sich Gestalter Michael Keller bezieht. Gleichzeitig verleihen dem Museum fahrende Wände und ein das Gebäude in einem 24-Stunden-

Rythmus umkreisender Sonnenschutz große Dynamik. Die Ausstellung im Inneren nimmt diese Formen durch Anordnung und Abtrennung der Objekte auf. Zwei Aufzüge bringen zusätzliche Bewegung in die Ausstellung. Der oben bereits erwähnte Personenaufzug zeigt keine Stockwerke an, sondern rückwärts laufende Jahreszahlen. Dementsprechend begibt sich der Besucher beim Betreten dieses auf eine Zeitreise, die im zweiten Obergeschoss im Jahr 1899, der Gründung der Firma Horch, und im ersten Obergeschoss im Jahr 1949, der Neugründung des Konzerns in Ingolstadt nach dem Zweiten Weltkrieg, beginnt. Das zweite, sich vertikal bewegende Element ist ein freistehender Paternoster, der sich über alle Ausstellungsebenen erstreckt. Dort werden auf 14 Plattformen Automobile und Zweiräder der Marke Audi präsentiert. Ähnlich wie in der Sonderausstellung wechseln auch auf dieser Fläche thematisch abgestimmte Modelle dreimal jährlich. Der im Panoramakino gezeigte Imagefilm verbindet schließlich Form, Bewegung, Zeit und Technik miteinander, indem er in abstrakter Form über die Geschichte der Audi AG sowie über ihre wegweisenden Personen philosophiert. Der Slogan „Vorsprung durch Technik“ wird dabei zum inneren Antrieb des Autobauers hochstilisiert. Der 20-minütige Film vermittelt dem Besucher durch seine Verwebungen von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zwar das Gefühl, ein über die Jahre gereiftes Produkt präsentiert zu bekommen, wirkt aber durch seine Zeitsprünge zuweilen etwas unzugänglich.

Die Vermittlung von Informationen erfolgt im Audi-Museum nicht allein über audiovisuelle Medien, sondern insbesondere über Texttafeln in deutscher und englischer Sprache. Am Beginn eines jeden Ausstellungssegments gibt ein Zeitstrahl dem Besucher einen Überblick zu den technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der jeweiligen Epoche. Die Abwechslung zwischen Texten und Videosequenzen unterstützt dabei die Aufnahmefähigkeit. Für einen detaillierteren Einblick sorgen kleine Objekttafeln, die direkt vor den Exponaten aufgestellt sind und u.a. Informationen zu Baujahr, Leistung, Höchstgeschwindigkeit und Preis sowie historische Anekdoten zu den Fahrzeugen liefern. Postkartengroße Informationskarten bieten weiterführende Einblicke in die Firmengeschichte und geben Besuchern die

Möglichkeit etwas mit nach Hause zu nehmen. Parallel dazu bietet das ‚museum mobile‘ eine Überblicks- und mehrere thematische Erlebnisführungen an. Erstgenannte ist so flexibel vor Ort buchbar, dass sie einen Audioguide ersetzt. Interaktive Stationen runden das Vermittlungsangebot des Museums ab. Sie sollen etwa zeigen, wie Stoßdämpfer funktionieren, oder ein Gespür für das Gewicht verschiedener Werkstoffe geben. Wer aber Animationsvideos erwartet, sucht hier vergebens. „Vorsprung durch Technik“ kann auch bedeuten, größtenteils auf computergestützte Mittel zu verzichten. Klassische Hands-on-Installationen vermögen langfristig besser, einen technischen Sachverhalt zu erklären als schnell veraltende Computerprogramme.

In der Zusammenschau lässt sich festhalten, dass das Museum das Produkt Audi als zentrales Exponat sieht. Zwar werden immer wieder Anekdoten zum Herstellungsprozess oder ein Rückgriff auf den zeitlichen Kontext der einzelnen Modelle geliefert; außerdem kann der Besucher Einblicke in die Funktionen eines Audi-Motors und anhand von Modellen in das Innenleben der historischen Fahrzeuge bekommen. Aber es ist letztlich immer ein Bestandteil der Marke Audi, der hier präsentiert wird. Es geht in dem Firmenmuseum weniger darum, Funktionsweisen des Automobils auszustellen. Hier geht es vielmehr um die Repräsentation der Eigenmarke Audi. Besucher werden im ‚museum mobile‘ legitimerweise keine Fahrzeuge einer anderen Marke finden. Probleme in der eigenen Firmengeschichte werden zwar neutral angesprochen, aber nicht ausgebreitet, wie es von technischen oder sozialgeschichtlichen Museen erwartet wird. Privatwirtschaftliche Museen folgen anderen Paradigmen als solche der öffentlichen Hand.

15 Jahre nach der Eröffnung wirkt das ‚museum mobile‘ noch immer frisch, wenngleich eine Aktualisierung der Bestände bis in die Gegenwart wünschenswert wäre. Insbesondere Form und Dynamik des Gebäudes verleihen den stillstehenden Autos Antrieb und Bewegung. Das bewusste Spiel mit Geschwindigkeit und Zeit vermittelt Qualität aufgrund von Erfahrung.

**Audi museum mobile**, Ettinger Straße, 85057 Ingolstadt

Öffnungszeiten: Mo-Sa 9-18 Uhr; Sonn- und Feiertage 9-18 Uhr

Eintrittspreis Museum inkl. Teilnahme an einer Führung: Erwachsene 4€, ermäßigt 2€

<http://www.audi.de/de/brand/de/audi-forum-ingolstadt/museum-mobile.html>

# Ausgestellte Auto-Mobilität.

## Das Mercedes-Benz Museum

*besprochen von Roman Tischberger*

**Ausstellungen** zum Thema Mobilität sind reichlich zu besuchen. Große Technikmuseen in München, Mannheim, Speyer, Berlin oder Wien unterhalten allesamt eine ausführliche Abteilung zu Mobilität. Andere Museen spezialisieren sich auf Bereiche im Kontext Verkehr. Vom Zweirad über Schifffahrt oder Eisenbahn bis zum Automobil legen die jeweiligen Häuser ein besonderes Augenmerk auf die kleineren Einheiten dieser großen Thematik. So auch das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart, wenngleich dort nicht nur Automobilgeschichte präsentiert wird, sondern darüber hinaus die Marke Mercedes-Benz.

## Die Immobilie: Das Haus und sein Aufbau

Das Museum wurde in einem Neubau auf dem Gelände des Mercedes-Benz-Werks Untertürkheim im Jahr 2006 eröffnet. Die moderne Architektur des Gebäudes prägt das Bild des Stadtviertels nachhaltig, in dem sich seit 1900 ein Werk der Daimler-Motoren-Gesellschaft befindet, das 1904 zum Stammwerk des Unternehmens wurde. Ein passender Ort für ein Museum also, das eine Geschichte des Automobils, ja eine Geschichte von Auto-Mobilität aus der Perspektive der Firma Mercedes-Benz erzählt.

Der erste Eindruck des Innengebäudes wirkt raumgreifend und doch schlicht. Der Kassenbereich entlässt die Besucher in die weitläufige Mitte des Gebäudes zu drei futuristisch anmutenden Aufzügen, die dem nüchternen Sichtbeton der Wände eindrucksvoll entgegenstehen. Um diesen geschlossenen Innenhof, das ‚Atrium‘, im Zentrum des Museums verteilen sich sieben Ausstellungsebenen spiralförmig von oben nach unten. Somit ist die Wegführung eindeutig und folgt einem beliebten und für Besucher komfortablen Muster: vom Erdgeschoss per Aufzug nach oben und von dort Ebene für Ebene herab bis zum Ausgangspunkt.

Bei der Konzeptplanung stehen Ausstellungsmacher natürlich vor der Wahl des Narrativs – sollen die Inhalte chronologisch oder thematisch vermittelt werden? Das Mercedes-Benz Museum will beides und verknüpft durch geschickte Architektur zeitliche Abschnitte mit thematisch geordneten Präsentationen. So entstehen zwei Rundgänge, die einerseits separat, aber auch kombiniert begehbar sind. Der umfangreichere, chronologische Ausstellungsteil ist mit ‚Mythos‘ überschrieben, die thematischen Räume zeigen ‚Collections‘.

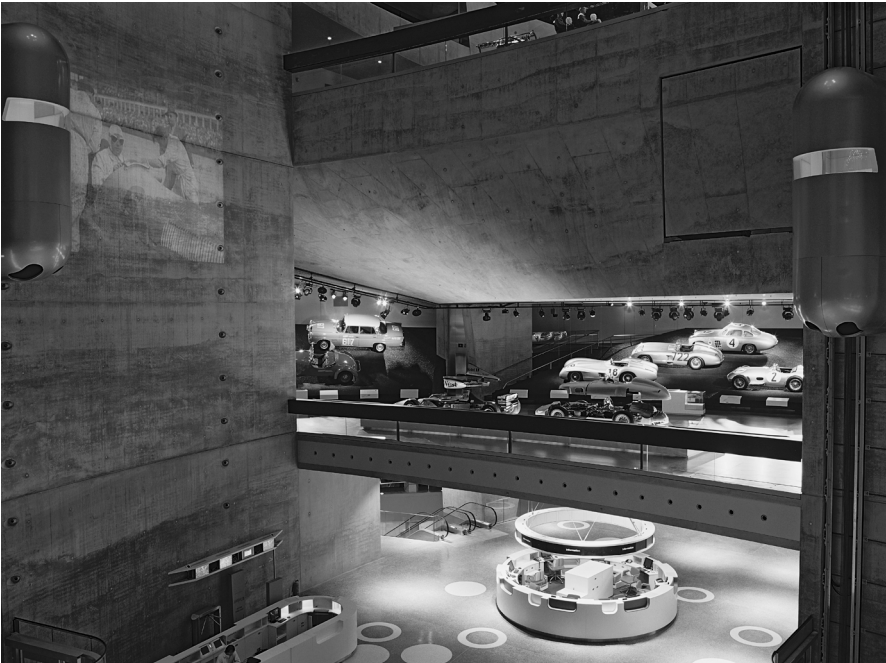


Abb. 1: Blick ins Atrium mit futuristischen Aufzügen, der Ausstellungsebene Rennsport sowie dem Kassenbereich im Erdgeschoss.

Quelle: Mercedes-Benz Museum



## **Der Auftakt:**

### **Automobil- und Firmengeschichte verschmelzen**

In einem Infoheft, das an der Kasse ausliegt, wird das Museum auf 24 Seiten vorgestellt. Auf Seite acht fällt ein Slogan ins Auge: „Der Antrieb von Freiheit: Mobilität“. Ein markiger Satz, der über andere Lesarten – ist nicht auch Freiheit ein Antrieb von Mobilität? – hinaus spezifiziert werden will, nämlich: welche Mobilität? Im Museum eines globalen Autokonzerns geht es natürlich um motorisierte Mobilität. Umso erfreulicher ist die kleine Einleitung im ersten ‚Mythos‘-Themenraum, mit dem der gesamte Rundgang beginnt und der die Auto-Mobilität in den Kontext menschlicher Fortbewegung und technischen Lösungen zur Überwindung von Distanzen im Allgemeinen setzt. In kleinen Dioramen, die allesamt Stuttgarter Stadtszenen darstellen, wird die Bandbreite verschiedener Fortbewegungsmittel des 19. Jh. aufgezeigt. Doch diese kleine Einführung von Kutsche, Fahrrad, Eisenbahn und Schifffahrt steht schnell im Schatten dreier zentraler Objekte, die den Blick des Besuchers schnell auf sich bannen. Zunächst die sogenannte ‚Standuhr‘, ein kompakter, einzylindriger Verbrennungsmotor, den Gottlieb Daimler 1885 patentieren lässt. Dem gegenübergestellt befinden sich Modelle der ersten beiden funktionsfähigen Automobile. Das dreirädrige ‚Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb‘, der Patent-Motorwagen Nummer 1 von Carl Benz, den sich der Erfinder 1886 schützen lässt, sowie die vierrädrige Motorkutsche von Daimler, ebenfalls aus dem Jahr 1886. Schon die Objektpräsentation lässt Prominenz erahnen, denn die drei Schlüsselexponate werden auf einem kreisrunden, weiß beleuchteten Boden präsentiert, wobei die beiden Fahrzeuge zusätzlich auf rotierenden Drehtellern gelagert sind. Einerseits unterstreicht das die Relevanz der Ausstellungsstücke, andererseits ist das offen gezeigte, aber sich dabei drehende Objekt ein wirksamer, unsichtbarer Tastschutz – obwohl es sich um Replika handelt.



Abb. 2: Im Auftaktraum stehen die Motorwagen von Daimler und Benz der ‚Standuhr‘ gegenüber.  
Quelle: Mercedes-Benz Museum

Auch wenn die Geschichte der Motorenkonstruktion schon weit vor dem Patent des ‚Standuhr‘-Motors beginnt, im Narrativ der Ausstellung nimmt dieser Viertakter einen besonderen Platz ein. Gottlieb Daimler und sein Mitarbeiter Wilhelm Maybach verbesserten damit nicht nur bestehende Motorenkonzepte, sondern bauten die kompakte Maschine weiterhin als Antrieb in verschiedenste Fahrzeuge ein und motorisierten sie. Schon vor dem Patent der Motorkutsche wurde 1885 ein Zweirad, der ‚Reitwagen‘, konstruiert, das weltweit erste Motorrad. Auch Boote oder Schienenfahrzeuge wurden mit der neuen Technik ausgestattet – eine Chronologie der Weiterentwicklung dieser neuen, auto-mobilen Gefährte beschließt den ersten ‚Mythos‘-Raum, der sich den Pionieren und ihren Konstruktionen widmet. Über eine langgezogene Rampe gelangt man zur nachfolgenden Ebene, die die Geburt der Marke Mercedes im Zeitschnitt von 1900–1914 darstellt.

## Kontextualisierung zwischen den Ebenen

Während dieser Passage zwischen zwei ‚Mythos‘-Ebenen werden historische Entwicklungen in Technik, Politik, Gesellschaft und Kunst durch in der Wand eingelassene Vitrinen erläutert – eine Kontextualisierung der Firmengeschichte innerhalb der Weltgeschichte. Ein Prinzip, das sich zwischen allen Ebenen wiederholt und damit sinngemäß den Beitrag verdeutlichen will, den der Konzern im Kleinen zum großen Ganzen beigesteuert hat. Leider ist die Rampe sehr eng gehalten, wenn eine Gruppe einen Schaukasten betrachtet, fällt das Durchkommen schwer. Dabei sind die Inhalte in ihren kleinen Objektpräsentationen durchaus spannend.

Die Rolle des Konzerns im Nationalsozialismus beispielsweise, wird dort nur knapp dargestellt. Die Umstellung auf Kriegswirtschaft und Rüstungsproduktion, die Beschäftigung von Zwangsarbeitern aus der UdSSR werden kurz anhand weniger Objekte erwähnt: der Holzschuh eines Zwangsarbeiters, ein Krankenbuch, das Betriebsunfälle dokumentiert, sarkastischen Zeichnungen von Gefangenen und einer Bescheinigung des Stuttgarter Arbeitsamtes, in der Mercedes-Benz „Ostarbeiter“ zur Beschäftigung überwiesen werden. Schließlich wird noch Bezug auf die Luftangriffe der Alliierten genommen, die auch Angriffe gegen die Werksgelände flogen. So lässt der knappe Exkurs allein schon wegen seines Umfangs Fragen offen. Natürlich lässt, dies sei zu bedenken, der Aufbau und Pflege des ‚Mythos‘ Mercedes-Benz schon vom Konzept her wenig Raum für Selbstkritik.

Neben dem zweiten ‚Mythos‘-Raum zur Marke Mercedes, deren Benennung den Erfolgen des Rennfahrers und Auto-Großhändlers Emil Jellinek zu verdanken ist – seine Tochter hieß Mercédès – findet sich der erste ‚Collections‘-Raum wieder, der das Thema Reisen in den Mittelpunkt stellt. Auch hier werden vorrangig Fahrzeuge präsentiert: von historischen und bekannten Reisebussen bis zu Kleinwagen der 1950er-Jahre, die die Familie in den ersten Italienurlaub brachten, ist eine Bandbreite an Reisevehikeln aus dem Portfolio der Firmengeschichte zu sehen. Jede ‚Collections‘-

Ebene präsentiert ein Thema, das mit einer Sammelvitrine eröffnet, in der unterschiedliche Kleinobjekte, überwiegend mit Stern, gezeigt werden. Als grobe Orientierung dient ein Haupttext, der angesichts der Raumaufteilung neben hochglänzenden Karossen bewusst nicht den ersten Eindruck auf sich zieht.

## **Thema Vermittlung: Schwerpunkt Audio-Guide**

Überhaupt bringt die auf Rundungen und Weitläufigkeit basierende Architektur auch Schwierigkeiten mit sich, insbesondere bei der Textpräsentation. Die umgebende Glasfront, die für Tageslicht sorgt, lässt alle ausführlicheren Haupttexte an die Innenwände weichen. Objekttexte zu den Automobilen sind flach auf den leicht erhöhten Präsentationspodesten, knapp über Bodenniveau angebracht. Für die Lesenden, spätestens in der zweiten Reihe, macht das die Informationsgewinnung schwierig. Gleichzeitig verdeutlicht diese Positionierung auch die zugrunde liegende Idee, die Faszination Auto-Ästhetik, beziehungsweise die Ästhetik der Marke in den Mittelpunkt zu stellen.

Generell: Informationsvermittlung durch Text scheint im Mercedes-Benz Museum eher nachgeordnet zu sein, dadurch sinkt auch die Gefahr überladener Textlandschaften in der Ausstellung. Tatsächlich entsteht dadurch aber kein Informationsdefizit, denn der Fokus verschiebt sich auf akustische Vermittlung. Schon nach Kauf der Eintrittskarte und noch vor dem Betreten der Aufzüge werden kostenlose Audioguides an die Besucher ausgegeben.

Diese sind in acht verschiedenen Sprachen erhältlich und können bei gekennzeichneten Objektbeschriftungen per Knopfdruck aktiviert werden. Das Gerät lädt daraufhin passende Tondateien auf das Display, zwischen denen der Hörer wählen kann. In der deutsch- und englischsprachigen Ausführung werden bis zu vier unterschiedliche Erläuterungen geladen, die mit jeweils ungefähr einer Minute Spieldauer nicht zu lange sind. Dabei werden verschiedene Schwerpunkte gesetzt – bei vielen Objekten kann man gleich mehrere Informationen zu „Grundlagen“, „Zeitgeist“ und „Technik“ hören. Auch „Für Kinder“ gibt es einen eigenen auditiven Pfad, auf dem die komplexen und

historischen Themen nahe gebracht werden. Die Bedienung ist selbsterklärend: Ein großer Knopf, um die Hörstation zu aktivieren, rechts neben dem Display vier kleine Knöpfe, um die jeweiligen Angebote auszuwählen und links die Lautstärkenregelung. Um Unklarheiten zu vermeiden, befindet sich vor Beginn der Ausstellung eine kleine Einführung, allen weiteren Besuchern, die daran vorbei laufen, stehen die Aufsichtskräfte mit Rat zur Seite. Der Spagat zwischen Vermittlung der Firmenhistorie und Entwicklung der technischen Geräts ‚Automobil‘ gelingt durch die Flexibilität, die der Audioguide bietet.

### **Automobile im Mittelpunkt einer klaren Konzeption**

So sieht und hört man sich durch die Ausstellung hindurch und kann je nach Interesse an historischer Epoche oder Autovorlieben individuelle Schwerpunkte setzen. Der ‚Mythos‘-Rundgang setzt sich weiter fort über die Zeit beider Weltkriege („Umbrüche“, 1914–1945), die Nachkriegszeit („Wunderjahre“ bis 1960), die 1960er- und 1970er-Jahre („Vordenker“), sowie die Zeit seit 1982 bis zur Gegenwart („Aufbruch“), dabei stechen zunehmend Sicherheit und Umwelt als Kernthemen heraus.

Die thematisch geordneten ‚Collections‘-Räume befassen sich mit dem Automobil als Transportfahrzeug („Galerie der Lasten“), als Nutzfahrzeug („Galerie der Helfer“), Mercedes-Wagen bekannter Persönlichkeiten („Galerie der Namen“) und einer Sonderausstellungsfläche, in der im Februar 2016 noch die Rolle des Safety Cars im Motorrennsport vorgestellt wurde.

Spätestens nach der dritten Ebene werden die Kontinuitäten in der klar gegliederten Ausstellungskonzeption erkennbar, die sich fortan nach einem Baukastenprinzip wiederholen. Jeder ‚Mythos‘-Ebene steht ein Oberthema in einem zeitlichen Abschnitt zuvor. Vermittelt wird dies überwiegend an für die Zeit herausragenden Fahrzeugen, wobei die Betrachtenden häufig im Unklaren gelassen werden, ob es sich dabei um historische Originale oder Replikationen handelt. Die überwiegend offene Präsentation der Automobile ohne weiteren Tastschutz, lediglich auf kleinen Podesten, spricht vor allem bei historischen Ausstellungsstücken ihre eigene Sprache: wahrscheinlich ein Modell oder zumindest nicht mehr in ursprünglichem Zustand.

Diese mutmaßlich mangelnde Originalität soll, so scheint es, durch die Ästhetik des Exponats wettgemacht werden. Einerseits ist der Schauwert der luxuriösen Karossen aus den frühen Tagen des Automobilbaus ungemein hoch – andererseits wird die Marke Mercedes-Benz präsentiert: Historische Autos aus über 125 Jahren Firmengeschichte, denen man weder Gebrauchsspuren noch das Alter des Materials ansieht, sei, so mag man unterstellen, das was die Besucher sehen möchten. Diese fabrikneue Objektpräsentation spiegelt sich auch im Selbstbild der Marke wieder, die derzeit mit dem Slogan „Das Beste oder nichts.“ wirbt.

Neben den Automobilen wird auch die jeweils prägende Technik des Zeitschnittes genauer vorgestellt, vermittelt an einer großen Tischpräsentation. Auf jeder Ebene findet sich dort ein Film, ein technisches Modell, häufig im Querschnitt, vertiefende Medienstationen mit Touchscreens und – leider zu selten – eine Hands-on-Station bei der die Technik erlebt werden kann, beispielsweise die Funktionsweisen eines Kompressors oder eines Airbags.

Ein weiterer Fixpunkt, der sich durch alle Ausstellungsbereiche zieht, ist die Präsentation von ‚33 Extras‘. Dabei handelt es sich um Sonderpräsentationen 33 kleiner, fast unscheinbarer Objekte, die für heutige Automobile und den Autoverkehr selbstverständlich sind – die eigentlich jedoch nichts anderes waren als Lösungen für Probleme, die das neue Verkehrsmittel mit sich brachte. Vom Treibstoff Benzin, der zu Beginn noch in Apotheken beschafft werden musste, über den Kotflügel, den Anlasser, Verkehrsschilder, die Straßenkarte bis hin zum Steuergerät wird hierbei das Bewusstsein für zentrale Erfindungen geschaffen, die nicht nur mit der Firma Mercedes-Benz zusammenhängen.

Die Ausstellung schließt mit einer Abteilung zum Auto-Rennsport mit dem das Unternehmen schon seit der Nutzung des Namens Mercedes verbunden ist. Die ‚Silberpfeile‘, moderne Rennwagen und rennsportliche Objekte durch die Jahrzehnte sollen die Besucher mit dem Gefühl einer starken und sportlichen Marke entlassen – ungeachtet der Tatsache, dass in den vorangegangenen ‚Mythos‘-Ebenen noch Sicherheit, Antriebsökonomie und Ökologie des Automobils im Zentrum standen. Um dieser eventuell irritierenden Aussage

Einhalt zu gebieten, steht ein Formel-1-Cockpit-Simulator bereit, in dem sich die Besucher selbst von der Diskrepanz des relativ sicheren, alltäglichen Straßenverkehrs und den Kräfteeinwirkungen im Inneren eines Rennbolids überzeugen können.

Zuletzt zum Stichwort Mobilität und Barrierefreiheit: Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist das Museum problemlos erlebbar, beim individuellen Besuch von Personen mit Hör- oder Sehbehinderungen gehen jedoch wichtige Informationskanäle verloren. Zwar ist dem Verfasser nicht bekannt, ob es an der Information zusätzliche Möglichkeiten, etwa Broschüren in Braille-Schrift oder Leichter Sprache gibt, dennoch versucht das Museum mit speziell zugeschnittenen Führungen alle Zielgruppen zu erreichen.

Das Mercedes-Benz Museum präsentiert die eigene Firmengeschichte als eine Geschichte des Automobils und betreibt damit – natürlich – Pflege der eigenen Marke. Das ist der Museumskonzeption freilich nicht vorzuwerfen, schließlich ist sie selbst Teil einer Konzernstrategie der Präsentation. Die Geschichte des Automobils wird so eng an die eigene Firma geknüpft, dass differente Standpunkte, kritische (Selbst-)Reflexionen oder ein Blick zu nicht-firmeneigenen Entwicklungen im Automobilsektor kaum anzutreffen sind. Dennoch finden sich in der umfangreichen Ausstellung beeindruckende Exponate und Geschichten nicht nur für Autoenthusiasten, sondern auch für historisch oder technisch interessierte BesucherInnen, die einen hohen Schauwert erleben möchten – die Architektur des Museums mit eingeschlossen.

**Mercedes-Benz Museum**, Mercedesstraße 100, 70372 Stuttgart

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag: 9–18 Uhr

Tageskarte: € 8,00, ermäßigt: € 4,00

[www.mercedes-benz-classic.com/museum](http://www.mercedes-benz-classic.com/museum)





ISSN: 0948-4299